



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ
INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

BEZPEČNOST PROVOZU NA KOMUNIKACÍCH

ROAD SAFETY

DIPLOMOVÁ PRÁCE
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

BC. JITKA ŠIMICOVÁ

VEDOUcí PRÁCE
SUPERVISOR

ING. VLADIMÍR PANÁČEK

BRNO 2016

Abstrakt

V době intenzivního provozu na komunikacích se jedním z nejdůležitějších témat stává bezpečnost provozu. Předkládaná diplomová práce se věnuje rozboru různých činitelů, které se právě na bezpečnosti provozu na komunikacích v České republice podílejí. Práce vychází ze srovnávací analýzy dopravní nehodovosti za vymezené období a zajímá se o to, jak různé faktory (zvláště technické parametry vozů a lidské chování) ovlivňují bezpečnost na silnicích.

Abstract

In the era of the intensive operation on the communication, a question of the safety of the operation becomes one of the most important topics. This thesis deals with an analysis of the various factors, which just participate in the safety of operation on road in the Czech Republic. The thesis results from the comparative analysis of the traffic accident frequency in the allotted period and it takes an interest in how different factors (especially technical parameters of vehicles and human behaviour) influence the safety on highways.

Klíčová slova

bezpečnost provozu – dopravní nehodovost – české komunikace

Keywords

safety of operation – traffic accident frequency – Czech roads

Bibliografická citace

ŠIMICOVÁ, J. Bezpečnost provozu na komunikacích. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2016. 89 s. Vedoucí diplomové práce Ing. Vladimír Panáček

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval/a samostatně a že jsem uvedl/a všechny použité informační zdroje.

V Brně dne

.....

podpis diplomanta

OBSAH

ÚVOD	3
1 VÝZNAM PSYCHICKÉHO VÝVOJE NA UTVÁŘENÍ NĚKTERÝCH SCHOPNOSTÍ NA DOVEDNOSTI V RANÉ DOSPĚLOSTI.....	4
1.1 Zrakové a sluchové vnímání řidiče	4
2 PSYCHOMOTORICKÉ SCHOPNOSTI.....	7
2.1 Výcvik na trenažeru	8
2.2 Reakční schopnosti.....	9
2.3 Periferní vidění.....	12
2.4 Vnímání a předvídavý způsob jízdy.....	13
2.5 Pozornost při řízení motorového vozidla	15
3 AGRESIVNÍ CHOVÁNÍ ŘIDIČE	18
3.1 Příčiny vzniku agresivity v dopravě.....	20
3.2 Možnost snižování agresivity v dopravě.....	21
4 ÚČINKY OMAMNÝCH A PSYCHOTROPNÍCH LÁTEK U ŘIDIČŮ	23
4.1 Halucinogenní drogy	25
4.2 Stimulační drogy	26
4.3 Tlumivé léky	27
5 PŮSOBNÍ ALKOHOLU NA ŘIDIČE	29
6 DOPRAVNĚ-BEZPEČNOSTNÍ KAMPANĚ ZAMĚŘENÉ NA SNÍŽENOSTI DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI.....	34
6.1 Bezpečnostně preventivní kampaň Besip.....	36
6.2 Bezpečnostně preventivní kampaň nemyslíš-zaplatíš	37
6.3 Bezpečnostně preventivní kampaň zaměřenou na mladé řidiče – Domluvme Se!	39
6.4 Dopravně bezpečnostní kampaň „Bezpečnost za volantem- péče o zrak“	40
6.5 Dopravně bezpečnostní kampaň „ zebra se za tebe nerozhledné“	42
6.6 Vliv bezpečnostní kampaně na řidiče dle názorů instruktorů v evropské unii.....	43

7	AKTIVNÍ PRVKY PODÍLEJÍCÍ SE NA SNÍŽENOSTI DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI.....	45
7.1	Osvětlení vozidla.....	45
7.2	Vliv vozovky	46
7.3	Působení brzd	47
8	VYTÝČENÍ HYPOTÉZ.....	49
9	CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO PROBLÉMU	50
10	ANALÝZA SILNIČNÍ NEHODOVOSTI	59
10.1	Dopravní nehody	60
10.2	Nejčastější příčiny dopravních nehod	60
10.3	Analýza nehodovosti podle druhu komunikace v letech 2011-2014	62
10.4	Analýza nehodovosti podle viníka, jenž požil alkohol v letech 2010-2013.....	64
10.5	Analýza nehodovosti podle věku řidiče	67
11	VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ	71
12	NÁVRHY OPATŘENÍ PROTI NEHODÁM NA SILNICÍCH U ŘIDIČŮ DO 25 LET	72
12.1	Řidičský průkaz na zkoušku.....	73
12.2	Řízení v doprovodu	74
13	NÁVRHY NA OPATŘENÍ PRO ŘÍZENÍ POD VLIVEM DROG A ALKOHOLU.....	76
14	NÁVRHY NA OPATŘENÍ PRO ŘÍZENÍ PODLE TYPU KOMUNIKACE.....	78
	ZÁVĚR.....	79
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	81

ÚVOD

V první kapitole se zabývám psychickým vývojem v rané dospělosti. Kapitola začíná psychickým vývojem již od dětství, když děti začnou chodit do školky a učí se bezpečnosti na silnicích. Součástí kapitoly je i sluchové a zrakové vnímání řidičů, které je velice důležité pro bezpečnost na pozemních komunikacích.

Další kapitola se zabývá psychomotorickými schopnostmi a jejich praktickou stránkou, kam můžeme zařadit výcvik na trenažéru anebo například reakční dobu řidiče, či vnímání a předvídavý způsob jízdy. Reakční doba řidiče je nejdůležitější u okamžiku, který je téměř nepředpokládaný.

Kapitola třetí se potom zabývá agresivním chováním řidičů. Velká část řidičů dokáže být za volantem agresivní. Nejvíce řidič propukne agresivitě, např. když řidič před nimi jede malou rychlostí, nebo sám musí dodržovat malou rychlost v obci. Tito řidiči se pak stávají nebezpečnými pro ostatní účastníky silničního provozu.

Poslední dobou se často řeší problémy, kdy za volant sedne osoba pod vlivem alkoholu, nebo drog, někdy obojí. Další dvě kapitoly se tady zabývají účinkem jednotlivých drog a alkoholu na lidský organismus.

Aby se mohlo snížit agresivní chování, konzumace drog a alkoholu, nebo naopak aby se zvýšilo počet návštěv u lékařů na kontrolu zraku či sluchu je v České republice několik bezpečnostních kampaní, které se právě věnují těmto skupinám. Dopravně bezpečnostní kampaně jsou většinou zaměřeny na určitou skupinu lidí, nebo problém, na který se snaží upozornit a tím zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích. Tyto akce většinou probíhají v televizi, je možnost vyhledat je na internetu, nebo probíhají přímo ve městech.

V praktické části práce se zabývám analýzou nehodovosti, kterou zaměřuji na jednotlivé části. Jedná se o analýzu nehodovosti podle druhu komunikace, podle viníka nehody, podle výše promile alkoholu v krvi a podle příčiny nehody. Praktická část se skládá ze statistických údajů a výsledků dotazníku.

1 VÝZNAM PSYCHICKÉHO VÝVOJE NA UTVÁŘENÍ NĚKTERÝCH SCHOPNOSTÍ NA DOVEDNOSTI V RANÉ DOSPĚLOSTI

Už jako malý jsme bedlivě pozorovali rodiče při řízení automobilu. Sledovali jsme jejich reagování na nečekané události, které mohou nastat na silnicích při řízení vozidla. Není ani překvapením, když vidíme někde na parkovišti a nebo na lesních cestách, jak rodiče dovolují dětem sednout na klín a točit volantem a zjišťovat na co jsou různá tlačítka a páčky.

Výzkumy dopravního chování mladých řidičů poukazují na tzv. řidičskou dědičnost. Základy dopravního charakteru jsou do mladíkovy mysli zapsány ještě dříve, než absolvuje autoškolu. Mladí řidiči pak tvoří svéráznou skupinu. Od starších řidičů je rozděluje nejenom věk a zralost, ale také nevyježděnost a nezkušenost. Dravost mládí je zodpovědná za více jak jeden konflikt v dopravním provozu, který často vede mnohdy k bezohlednému, impulzivnímu prosazování, jež pramení z rozporu mezi vyzrálějšími schopnostmi a nedozrálými osobnostními a morálními vlastnostmi. Čím je tento rozpor větší, tím je pohotovost k selhání pravděpodobnější. U osmnáctiletých mladíků přibývá s počtem naježděných kilometrů velká sebejistota. Velká část mladých řidičů předstihuje ostatní věkové kategorie v počtu dopravních přestupků. Nejčastěji se jedná o přestupek, který je udělován za nepřiměřenou jízdu, jízdu pod vlivem alkoholu nebo nedání přednosti v jízdě.¹

Je tedy zřejmé, že již od dětství se děti ve školce seznamují s provozem na silnicích, a nebo mají možnost řízení sledovat u svých rodičů. Počáteční výchova dítěte působí na jeho pozdější chování v dopravním provozu. Jak různě působí na problémy, které mohou v provozu nastat. Od 18 roku, kdy dostávají sami řidičský průkaz na osobní automobil nebo již dříve na motocykl, teprve zjišťujeme, jaké mají morální a osobnostní vlastnosti.

1.1 ZRAKOVÉ A SLUCHOVÉ VNÍMÁNÍ ŘIDIČE

Nejdůležitějším smyslovým orgánem při řízení motorového vozidla je zrak. Řidič přijímá téměř devadesát procent všech informací zrakem. Oči nám umožňují zaregistrovat vysoké množství informací, ale jen malá část se dostane do podvědomí řidiče.

1HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. 134 s. vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

Pro bezpečnou jízdu není důležité jen dobře vidět, ale také správně rozeznat, co vidíme. Nestačí pouze nepoškozený smyslový orgán, rozhodující je, jakým způsobem řidič jednotlivé informace zpracuje. Dobře vidět neznamena dobře vnímat. Dobrý zrak je pouhým předpokladem pro dobré zrakové vnímání, které je psychickým procesem.²

„Neporušená schopnost vidění je nezbytným předpokladem bezpečné účasti v silničním provozu. Zrakové funkce, které jsou pro řízení vozidla potřebné, jsou zraková ostrost, vidění za snížené viditelnosti, citlivost na oslnění, schopnost akomodace, barevné a prostorové vidění, pohyblivost očí a zorné pole.“³

Pro ostrost zraku nejvíce platí, že čím je rychlost vozidla větší, tím musí být automaticky lepší i zraková ostrost. Řidič, který má sníženou zrakovou ostrost rozezná překážku nebo hrozící nebezpečí až později. Nejčastější nehodou, kterou způsobují lidé se sníženou schopností ostrosti zraku, jsou nehody v meziměstském provozu, kde dochází k chybnému předjíždění, jež nastává špatným odhadem rychlosti. Dalším problémem který může nastat u řidičů se sníženou zrakovou ostrostí je např. špatné odbočování, vjíždění z vedlejší silnice na hlavní, otáčení atd.⁴

Důležitým smyslem je i sluchové vnímání. Hned na začátku rozjíždění automobilu můžeme porovnat sluch začátečníka a vyježděného řidiče, který poslouchá zvuk motoru.

Je velice důležité, aby byl sluchový orgán zdravý, protože je nutné, aby bez velké námahy přijímal zvuky, které jsou nezbytné pro bezpečnost a plynulost jízdy. Sluchové vnímání se nám zajisté hodí na železničním přejezdu, který není chráněn závorami, při výstražných znamení policie ČR, hasičského záchranného sboru a zdravotnické služby a dalších automobilů s modrým výstražným zařízením. Dále je třeba vnímat zvuky běžného dopravního ruchu a provozu na pozemních komunikacích, ale také je třeba vnímat zvuky svého vlastního vozidla.⁵

2Vizuální vnímání řidiče z hlediska psychologie [online]. 2010 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: http://zdravi.e15.cz/news/check-pro?id=456627&seo_name=sestra

3HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. 134 s. vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 134 s. ISBN 80-7178-542-3.

4Vizuální vnímání řidiče z hlediska psychologie. [online]. [cit. 2013-02-27]. Dostupné na WWW: <<http://zdravi.e15.cz/clanek/sestra/vizualni-vnimani-ridice-z-hlediska-psychologie-456627>>.

5BAKALÁŘ, E, Čas běží i za volantem. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1977. 204 s. ISBN PK-0083.451 2-0780.244.

Každý řidič, který dosáhne věku 65 let je povinný absolvovat lékařskou prohlídku, která se opakuje v 68 a 70 letech, další prohlídky se potom konají každé dva roky viz § 87 odst. 3 a násl. zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších zákonů.. Nejde o šikanu starších řidičů, ale o prevenci. Každý starší řidič má nižší reakční schopnosti a ztrácí dobrý zrak a sluch. Pokud nebude takovéto potvrzení od lékaře mít, mohou mu nastat velké komplikace.⁶

Nejdůležitějšími smyslovými orgány pro řízení motorového vozidla jsou zrakové a sluchové vlastnosti. Řidič, který má problémy se zrakem může snadno přehlédnout auto na křižovatce, ohrozit sebe nebo ostatní účastníky silničního provozu například při předjíždění. Dalším velice závažným problémem může být barvoslepost, která je potřeba pro signalizační zařízení. Zcela zásadní je vidění barev pro signalizaci, ať už na semaforu nebo na přejezdu. Sluchové orgány jsou pak nutné především pro blížící se automobily s modrým výstražným zařízením, anebo pro vnímání běžných zvuků v rušné silniční dopravě.⁷

Je tedy velice důležité, aby lidé starší 70 let, ale i mladší si nechali vyšetřit zrak a sluch. Zrak a sluch jsou nejdůležitějšími smyslovými orgány pro řízení dopravního prostředku. Spousta lidí může špatným sluchem přeslechnout projíždějící sanitku či jiný automobil, který je vybaven modrým signálním znamením.

6RAKOVAN, Filip. Povinné prohlídky řidičů? Nově od 65 let! [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.autoweb.cz/povinne-prohlidky-ridicu-nove-od-65-let/>>.

7WEINBERGER, Jan. Postoje a záměry v jednání řidičů jedoucích v mlze [online]. 2007 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/postoje-a-zamery-v-jednani-ridicu-jedoucich-v-mlze/>

2 PSYCHOMOTORICKÉ SCHOPNOSTI

Psychomotorické schopnosti jsou takové schopnosti, které si osoba rozvine jen výcvikem, vzděláním a zkušeností. Jsou nejen důležité pro kvalitní rozvoj, ale také pro využití při různých činnostech. Člověk se s nimi nerodí, i když má pro ně předpoklady. Tyto schopnosti je třeba neustále utvrzovat a dále rozvíjet. Jádrem schopností jsou vrozené vlohy - dispozice. Pokud není vloha aktualizována (rozvíjena), pak se možnost přetvořit ji ve schopnost ztrácí.⁸

Psychomotorika se nesoustřeďuje pouze na rozvoj pohybových schopností a tělesnou zdatnost, ale i na psychickou a společenskou složku osobnosti každého jedince. Dbá tedy na to, aby cvičení odpovídalo úrovni pohybových schopností žáků, a bere v úvahu i jejich psychické vlastnosti a také vztahy k druhým lidem.⁹

V psychomotorice se klade důraz na uvědomování si vlastních pocitů a citů. Vžít se do pocitů a potřeb druhých, chápat je, respektovat a co nejúžeji s druhými spolupracovat a pomáhat jim. Cílem psychomotoriky je harmonická osobnost z hlediska fyzického, psychického i společenského.¹⁰

Možností, jak si rozšířit své řidičské schopnosti, je mnoho. Některé autoškoly a jiné instituce zaměřené na bezpečnost dopravy, které nabízejí pravidelné kurzy pro řidiče referenčních vozidel, pro chronické začátečníky, kurzy pro maminky – řidičky, kurzy zaměřené na seznámení se s novými dopravními pravidly, značkami, nebezpečnými místy na silnicích apod. V zahraničí jsou také často navštěvované kurzy pro řidiče – seniory či pro řidiče s různými handicapy.¹¹

Nabídka kurzů ke zlepšení dovedností řidiče je široká a lze očekávat, že se v souladu se zahraničními zkušenostmi ještě zvýší. Každý tak bude mít možnost vybrat si kurz, který mu bude vyhovovat a jehož absolvování přispěje k posílení bezpečnosti za volantem.

⁸Schopnost [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Schopnost>>.

⁹Co je psychomotorika [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://digiprofi.cz/co-je-psychomotorika>>.

¹⁰Psychomotorický seminář [online]. 2011 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.ilumes.cz/products/psychomotoricky-seminar/>

¹¹Celoživotní vzdělávání řidičů [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>>.

2.1 VÝCVIK NA TRENAŽERU

Některé autoškoly místo první jízdy na cvičišti či v reálném provozu raději učí budoucí řidiče na tzv. řidičském trenažeru, který vypadá na první pohled stejně jako automobil.

Pod trenažerem si můžeme představit konstrukci, která je založena na virtuální realitě. Ve většině případů je vybaven širokoúhlou projekcí a zobrazením situace za vozidlem ve zpětných zrcátkách.¹²

Při lekcích na trenažeru sice budete zdánlivě ochuzeni o autentické smyslové vjemy z reálné jízdy, avšak podstatné je, že si v co největší intenzitě osvojíte základní úkony potřebné k ovládání vozidla tak, abyste je již při první reálné jízdě bez problémů zvládali. Nespornou výhodou virtuálního provozu je to, že žák není omezován jinými vozidly, hustotou provozu, délkou ulic. Další výhodou je to, že žák nemůže ohrozit svou první jízdou ostatní účastníky provozu nebo kolemjdoucích.¹³

Trenažer rovněž umožňuje intenzivní nácvik některých specifických dovedností, které se v provozu cvičí obtížně, například:¹⁴

- rozjíždění, jízdu vpřed (podélné, příčné, mezi vozidla, couvání do garáže)
- řazení převodových stupňů
- vedení vozidla v přímém směru, zatáčkách
- brzdění, zastavování
- jízdu v kopcovitém terénu
- objíždění překážek
- sledování dopravního značení
- jízdu městem
- jízdu po dálnici
- nácvik řešení krizových situací atd.

¹²Trenažer [online]. 2014 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.pro-ridice.cz/trenazer.html>

¹³Trenažer-automobil [online]. 2010 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.ridicak.cz/o-firme/trenazer-automobil/>

- noční jízda ve tmě
- noční jízda v mlze

„Mezi nejznámější trenažéry patří řidičský trenažer AT-208 VRT/2M, který odpovídá požadavkům stanoveným v příloze č. 4 k zákonu č. 247/2000 Sb., a lze jej zařadit do třetí skupiny řidičských trenažerů, uvedených pod písmenem c), uvedené přílohy.“¹⁵

Jedná se o trenažér osobního automobilu s interiérem škoda Fabia s kvalitním provedením kabiny a s funkcí všech ovládaných prvků. Součástí je i plně funkční deska, volant s elektronicky řízenou silovou simulací. Výrobce nemohl opomenout simulaci zvuku motoru, rizikové situace, a by se žák autoškoly zvykl na nečekané události. Nakonec si mohou žáci vyzkoušet simulaci jízdy v mlze a noci.¹⁶

Výcvik na trenažeru je velice dobrý v tom, že funguje skoro stejně jako by se auto nacházelo již na silnici. Mezi základní věci, které se můžete na trenažeru naučit je rozjíždění, rozjíždění se do kopce, jízda za tmy a za mlhy. Má stejné ovládací prvky jako osobní automobil nebo jiné dopravní prostředky. Mezi to můžeme zařadit spouštění stěračů, udávání změny směru jízdy, polohování sedaček a zrcátek. V neposlední řadě se dá velice dobře naučit řazení rychlostních stupňů. Nejznámějším modelem trenažeru jsou škoda Fabia nebo škoda Felicie.¹⁷

Každý řidič by si měl před prvním skutečnou jízdou zkusit jízdu na trenažeru. Trenažer má stejný vybavení jako ostatní automobily a nemusí se u toho hned adept na řidičské oprávnění ihned zneklidňovat. Každému není příjemný vjet ihned do ostrého provozu, aniž by se uměl aspoň částečně rozjíždět, nebo znát řazení rychlostí.

2.2 REAKČNÍ SCHOPNOSTI

Každý řidič má jiné reakční schopnosti, které získává buď praxí, nebo se s nimi musí již narodit. I když se najdou lidi, kteří tyto schopnosti nezískají ani praxí. Reakční schopnost se pozná podle toho, jak řidič umí jednat na různé situace. Reakční schopnosti bývají u každého řidiče různé.

¹⁴Trenažer [online]. 2014 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.pro-ridice.cz/trenazer.html>

¹⁵Trenažer [online]. 2014 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.pro-ridice.cz/trenazer.html>

¹⁶Řidičský trenažer osobního automobilu AT 208 - provedení Škoda Fabia [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.jkzsim.cz/cz/ridicke-trenazery/>>.

U osoby řidiče rozhodují nejvíce tyto zkušenosti:¹⁸

- zkušenosti

Čím řidič je starší tím získává více zkušeností. Za dobu co vlastní řidičské oprávnění je schopen reagovat na situace, který se mu během praxe již stali

- povahové a osobnostní vlastnosti

Každý řidič má své povahové a osobnostní vlastnosti. Někteří dokážou panikařit i v situacích, kdy je to pro ostatní banální věc.

- řidičské schopnosti

Již v autoškole zjistíme, jaké máme řidičské schopnosti. Někomu dělá problém parkování, někomu předjíždění, další může zápasit například s panikařením na křižovatce, kde neumí rychle rozhodnout kdo má přednost.

- znalost prostředí

Řidiči často spoléhají na znalost prostředí. Myslí si, že když po stejné trase jezdí několik let, že je na ní ze dne na den nemůže nic překvapit.

- schopnost předvídat vznik rizikové situace

Řidič by se neměl spoléhat na to, že když má přednost v jízdě na hlavní silnici, že i ti na vedlejší silnici to budou respektovat. Je tedy třeba dávat pozor i v těchto případech. Velmi častými nehodami v přednosti jízdě jsou přednosti na parkovištích, kde se často zapomíná dávat přednosti zprava.

Každý z nás vyhodnotí reakci na nějaký předmět nějak jinak. Například pokud se před námi objeví auto, který míří přímo na nás.

Reakční doba souvisí s pojmy obsahem pojmů jako čas na rozhodování, schopnost rozpoznání nebezpečí, ostré vidění, akomodace, rozhodovací čas, pozornost, zorné pole atd.

Doba reakce je ve forenzní praxi definována jako doba od rozpoznání nebezpečí do začátku brzdění či jiného konání k odvrácení. Do reakční doby se tedy nezapočítá doba

17Trenažer-automobil [online]. 2010 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.ridicak.cz/o-firme/trenazer-automobil/>

18Reakční doba řidiče [online]. 2013 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.nehoda.eu/?p=167>

náběhu brzdného účinku, doba technické prodlevy ani doba od spatření nebezpečí do jeho rozpoznání, která vlastní reakci předchází.¹⁹

V případě, že objekty jsou přímo viditelné bez nutnosti změny úhlu pohledu, pak lze optickou reakci řidiče uvažovat jako nulovou a celková reakční doba poté pouze součtem psychické a svalové reakce. Složky času reakce lze popsat jako detekci objektu, jeho identifikaci, rozhodování a konání před samotnou odezvou vozidla.²⁰

*Doba optické reakce může být v rozmezí 0 až 0,7 sekundy a její délka závisí na velikosti úhlové odchylky objektu reakce od směru pohledu řidiče. Doba psychické reakce může být obecně v rozmezí 0,2 až 0,6 sekundy, zbývající doba svalové (fyzické reakce) může být cca 0,2 sekundy. Celkový čas reakce může být při neperiferním vnímání již od 0,45 sekundy, při periferním až 2,0 sekundy, přičemž např. dle zkoumání prof. Hartmanna může být v denní době cca 0,35 až 1,4 sekundy a v noční době 0,4 až 1,8 sekundy. Pro 95 % řidičů však lze v denní době uvažovat cca 0,9 sekundy, v noční době cca 1,2 až 1,4 sekundy. Z těchto měření rovněž vyplynulo, že muži mají reakční dobu o 0,1 až 0,2 sekundy kratší.*²¹

Na reakční dobu má nejvíce vliv věk řidiče, stav psychiky a ostražitost, typ dopravní situace a směr jízdy, oslnění a kontrast v případě noční jízdy. Reakční dobu ovlivňuje také momentální únava jedince, zejména pokud jede řidič v nočních hodinách. Nezanedbatelné jsou i klimatické podmínky a stav vozovky. Na zpomalení reakce řidiče se podepisuje i hluk či používání mobilního telefonu a jiných zařízení během jízdy, které rozptylují řidičovu pozornost.²²

Nepozorný účastník provozu sice může vidět nebezpečnou situaci, ale nemusí na ni včas zareagovat. Ke snížení pozornosti dochází velice často při konverzaci se spolujezdcem, kdy bývá řidič nejméně koncentrován. V dopravních statistikách je nepozornost právě nejčastější příčinou selhání řidičů.²³

Při odstranění těchto výše popsanych negativních vlivů, které výrazně zpomalují reakční dobu řidiče, se snižuje riziko vzniku dopravních nehod a jiných komplikací v provozu na pozemních komunikacích. Nejlépe jsou na tom řidiči, kteří se s přirozenou rychlou reakcí

19Reakční doba řidiče [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.nehoda.eu/?p=167>>.

20 Reakční doba řidiče [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.nehoda.eu/?p=167>>.

21Reakční doba řidiče [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.nehoda.eu/?p=167>>.

22Reakční doba řidiče [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.nehoda.eu/?p=167>>.

narodili a nedělá jim problémy reagovat rychle a nepřipraveně. Mnoho jedinců však tuto schopnost samozřejmě nemá. Je tedy potřeba neustále svoji reakční schopnost udržovat aktivní a snažit se ji zdokonalovat, častým řízením automobilu nebo jiného dopravního prostředku. To s sebou totiž přináší více zkušeností, jistoty a alespoň částečnou záruku bezpečné jízdy. Nízká reakční doba je základem dobré prevence bezpečného silničního provozu.

2.3 PERIFERNÍ VIDĚNÍ

Lidské oči jsou vyvinuty, jen na takovou rychlost, jakou se umí lidské tělo pohybovat při běhu a při chůzi. Řidič musí po důležitých informacích očima těkat, protože ustrnutí s očima na jednom místě je velice nebezpečné. Okraje našeho zorného pole vnímáme takzvaným periferním viděním. I když se daným směrem přímo nedíváme, tak jsme schopni vnímat dopravní značky, blížící se auta a lidi na chodnících. Ale čím je rychlost větší, tím se pro nás stávají kraje zorného pole o dost více neviditelné. Pokud je rychlost opravdu velká, tak nemáme šanci vidět, co se zrovna děje na okrajích.²⁴

Vizuální oblast, resp. vizuální rozsah, v rámci kterého jsme schopni získat informace bez dodatečných pohybů. První, rychlost vizuálních procesů, zahrnuje rychlost identifikace cílového podnětu (silueta osobního vozu nebo nákladního automobilu), prezentovaného na očekávaném místě. Druhý subtest, dělení pozornosti, zahrnuje identifikaci cílového podnětu spolu s lokalizací souběžného periferního podnětu. A konečně třetí subtest, selektivní pozornost zahrnuje předchozí úkoly doplněné o vizuální dis traktory (trojúhelníky stejné svítivosti a velikosti jako cílové podněty).²⁵

O tom, jak je pro nás periferní vidění potřeba při řízení automobilu, se mohli lidé přesvědčit při vědeckém experimentu, který probíhal na japonské univerzitě ve městě Sendai. Za volant simulátoru zasedli jak lidé, kteří mají zrak v pořádku, tak i lidé se zeleným zákalem odpovídajícího věku a v bezpečí laboratoře měli šanci si vyzkoušet jízdu s osobním

23 REHNOVÁ, Vlasta. Rozptýlení pozornosti řidiče [online]. 2007 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/rozptyleni-pozornosti-ridice/>

24STOP: periferní vidění [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/porady/1096067152-stop/208572230400045/>>.

25MANUÁL DOPORUČENÝCH PSYCHODIAGNOSTICKÝCH METOD pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf>.

automobilem po silnici při běžném provozu. Tím se dokázalo, že lidé, kteří trpí zeleným zákalem, bourají až dvakrát častěji, než lidé, kteří nemají poškozený zrak.²⁶

Jednou z nejčastějších nehod co se můžou stát řidičům jak zdravým tak nemocným jsou nehody, kdy jim do cesty vběhne dítě například na parkovišti nebo za míčem nebo srážka s jiným subjektem, který jim nečekaně vnikne do dráhy, a to ze strany od vozidla. Frekvence těchto nehod je vyšší u lidí co trpí zeleným zákalem.

Bezpečné řízení auta je jenom jeden z mnoha cílů, proč by měl člověk absolvovat preventivní prohlídky u očního lékaře v pravidelných intervalech. To však neplatí zdaleka jenom pro lidi vyšších věkových kategorií. Mladšímu lidem s bezproblémovým viděním stačí prohlídku absolvovat přibližně jednou za čtyři roky, s přibývajícím věkem i zdravotními problémy by to už mělo být častěji, a to jednou za rok až dva roky.

2.4 VNÍMÁNÍ A PŘEDVÍDAVÝ ZPŮSOB JÍZDY

„Řízení motorových vozidel se ve stále silícím provozu stává čím dál tím více náročnější činností. Většina zvýšených nároků a plná odpovědnost je přitom kladena právě na řidiče – výkonný prvek v obsluze vozidla. Přitom právě lidský faktor má na vznik dopravních nehod největší vliv. Ze všech nejrůznějších možností jak zvyšovat bezpečnost silničního provozu je tou nejjednodušší a pro každého snadno dostupnou cestou začít sám u sebe.“²⁷

Většina z nás má na vzniku nebezpečných situací buď větší, anebo menší podíl. Pokud se řidiči budou v provozu učit správně pohybovat a budeme dále tuto dovednost rozvíjet, tak každopádně dojde ke značnému snížení možných rizik a zlepšení našeho vnímání vznikajících situací. Následkem toho lze očekávat výrazné snížení počtu dopravních nehod, usmrcených i hmotných škod. Předvídací způsob jízdy znamená, že řidič soustředí veškerou svou pozornost na to co se v dopravní situaci, ve které se právě pohybuje, může stát – předvídá, co

²⁶Manuál doporučených psychodiagnostických pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW:

<http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf>.

²⁷Vnímání a předvídací způsob jízdy [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na

WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.

nastane. Díky tomu může s předstihem ovlivňovat své chování, a tak značným způsobem snížit riziko vzniku dopravní nehody.²⁸

Základním kamenem předvídavého způsobu jízdy je vnímání. Zrakovým vnímáním je schopen řidič přijímat informace o dopravní situaci i o situaci vlastního vozidla. Zrakem tak přejímá větší množství podnětů. Pro bezpečnou jízdu je důležité nejen dobře vidět, ale také správně pochopit to, co okolo sebe vidíme. Rychlost zrakového vjemu je často ovlivněna řadou okolností – stupněm pozornosti, pamětí a zkušeností, rozsahem zorného pole, zdravotním stavem, únavou nebo alkoholem a návykovými látkami.²⁹

Pro zachování dobrého vnímání i při delších jízdách, je důležité dbát na optimální polohu sezení, mezi jízdou si dělat častější přestávky, ty je pak třeba prožít s vhodnou činností, která nám pomůže snížit únavu za volantem. Může jít například o fyzickou aktivitu na vzduchu, lehké občerstvení apod. Není radno podceňovat bezpečnostní přestávky. Po čtyřhodinové jízdě řidič reaguje jen s poloviční rychlostí, než s jakou reagoval na stejné podněty při zahájení jízdy.³⁰

Pokud chce řidič dobře vnímat informace z centrální oblasti zorného pole, musí neustále měnit směr pohledu. Není správné upřeně hledět jen úzkou částí zorného pole ve směru před vozidlem, ale pohledem prozkoumat vše i okolí vozovky. Pokud se budeme soustředit jen na jedno místo, tak může dojít i ke změně jízdy. Oči řidiče musí být vždy v pohybu a nesmějí dlouho ustrnout na jednom místě. Je nutné sledovat zejména pohyblivé cíle, vidět podrobnosti jako je třeba pohyb ruky cyklisty, vychylující se přední kola předjížděného vozidla nebo nohy chodce v průhledu pod stojícím autobusem. Lidské oko navíc pracuje jako řídicí systém a proto vždy jedeme ve směru, do kterého je nasměrován pohled. Jako příklad si můžeme uvést vzpomínku na dětská léta, kdy jsme jako malí jezdili na kole, a když jsme se chtěli otočit za kamarády, tak jsme automaticky natočili řídítka směrem tam, kam jsme se právě otáčeli. Proto je velice důležité hlavní část pohledu udržovat ve správném směru. Na

28 Vnímání a předvídavý způsob jízdy [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.

29 Vnímání a předvídavý způsob jízdy [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.

30 Vnímání a předvídavý způsob jízdy [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.

přímých úsecích to můžeme chápat tak, že se budeme dívat přímo a orientovat se podle pravého okraje vozovky.³¹

Někteří řidiči mají předvídaté jednání, někteří bohužel ne. Každý člověk by se měl naučit předvídat, a to z toho důvodu, že nevíme, kdy nám někdo vstoupí nebo vjede do dráhy a ne pokaždé se střetu dá zabránit. Aby člověk mohl dobře předvídat, musí se na jízdu pečlivě soustředit. Soustředění ale klesá, pokud se delší dobu díváme upřeně na jedno místo, nebo jedeme delší dobu a oči jsou unavené.

2.5 POZORNOST PŘI ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA

Pozornost můžeme chápat jako duševní činnost, kdy se dotyčný zaměřuje a soustřeďuje na určitý objekt anebo děj. Pozornost představuje předpoklad pro smyslový vjem, který nám vstupuje do podvědomí. Můžeme to chápat jako stav pozornosti vyjadřující například protiklad slyšení a poslouchání. Pozornost hlavně závisí na tom, v jakém se nacházíme prostředí a jak vnímáme daný objekt. Naši pozornost může upoutat nápadnost, neočekávanost, originalita vnímaného objektu. Únava velice může pozornost snížit, což je právě velice nebezpečné na pozemních komunikacích. Jestli jsme byli pozorní, zjistíme snadno, a to tak, že pokud jsme dávali pozor, tak se nám daná situace uloží do paměti, pokud jsme pozor nedávali, danou věc snadno zapomeneme.³²

Řidič během řízení motorového, ale i nemotorového vozidla funguje něco jako počítač. Základní funkcí, která řidiči tohle umožňuje je právě pozornost. Záleží ale jakou kvalitu, kapacitu, vytrvalost, soustředění správným směrem a pružnost má pozornost. Bezpečné řízení nastává tehdy, když ke zpracování přichází tolik informací, kolik jich je schopen řidič pojmout a je schopen vyhodnotit která informace je prioritní a která není. Velký problém nastává, když se řidič, během jízdy soustředí na něco úplně jiného. Nejčastěji se řidiči přestávají soustředit, když se během jízdy ztratí, prohlíží si různé reklamy podél silnic, ale i velká nesoustředěnost nastává při poslouchání rádia, anebo při sledování různých navigačních systémů.³³

31Vnímání a předvídatý způsob jízdy [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.

32Rozptýlení pozornosti řidiče. REHNOVÁ, Vlasta. [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.czrso.cz/clanky/rozptyleni-pozornosti-ridice/>>.

33Rozptýlení pozornosti řidiče. REHNOVÁ, Vlasta. [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.czrso.cz/clanky/rozptyleni-pozornosti-ridice/>>

Informace důležité, ale i ty nadbytečné mohou přicházet nejen z vnějšího prostředí, ale i z interiéru automobilu. Neboť právě psychický stav a nálada řidiče je nejdůležitější.

Mezi vnější informace můžeme zařadit dopravní značky, dopravní informace, sledování ostatních účastníků silničního provozu, počasí, překážky v cestě, tedy vlastně vše, co se nachází podél silnice v zorném úhlu řidiče.³⁴

I když podle zákona nesmí řidič držet mobil v ruce, ale řidiče může rozptýlit klidně i méně nebezpečné handsfree. Vyřizování hovoru naprosto upoutá naši pozornost, takže se přestaneme soustředit na to, jestli třeba před námi někdo brzdí a na poslední chvíli uhýbá. Často pak dochází k situacím, kdy přejedeme plnou nebo přerušovanou čáru. Nemusí se, ale vždy jednat o kolizi s dalším dopravním prostředkem, ale i klidně s chodcem, který nám náhle vstoupí do vozovky. U těchto případů jsou pak následky fatální.³⁵

Pozornost přirozeně kolísá, takže je třeba se při delší cestě zregenerovat. Řidič by si měl být, ale také vědomí toho, kdy si může přestávku dovolit a kdy ne. Jedná se především o hustý provoz ve větších městech, kdy se na silnici nevyskytují jen vozidla, ale i chodci, tramvaje, jezci na koloběžkách, volně pobíhající psi atd. Stejným problémem může být i jízda v koloně, ať už jsme v obci nebo na rychlostní komunikaci či dálnici. Tato situace vyžaduje neustále sledování pohybu a zastavení ostatních vozidel před námi, anebo vedle nás.³⁶

Na delších cestách se řidiči mohou „nudit“, tak alespoň někomu zavolají v horším případě píšou SMS zprávy. Problémem je, že si neuvědomují, že na takto rychlých silnicích je velice strašně málo času na rozhodování.

Řidič by měl odpočívat pokaždé, když na sobě pociťuje únavu a začíná ztrácet pozornost. Stačí jen, aby se chvílku prošel na čerstvém vzduchu, dal si kávu nebo se vyměnil s dalším člověkem ve vozidle, co vlastní řidičské oprávnění. Pokud řidič ztratí pozornost je nebezpečný sobě, spolujezdcům, ale i dalším účastníkům silničního provozu, kteří se v daném

³⁴ REHNOVÁ, Vlasta. *Rozptýlení pozornosti řidiče* [online]. 2007 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/rozptyleni-pozornosti-ridice/>

³⁵ Rozptýlení pozornosti řidiče. REHNOVÁ, Vlasta. [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <http://www.czrso.cz/clanky/rozptyleni-pozornosti-ridice/>.

³⁶ Rozptýlení pozornosti řidiče. REHNOVÁ, Vlasta. [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na: <http://www.czrso.cz/clanky/rozptyleni-pozornosti-ridice/>.

okamžiku vedle nepozorného řidiče nacházejí. Pozornost hlavně řidiči ztrácejí, když jsou pod vlivem alkoholu, anebo návykových látek.³⁷

³⁷ REHNOVÁ, Vlasta. *Rozptýlení pozornosti řidiče* [online]. 2007 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/rozptyleni-pozornosti-ridice/>

3 AGRESIVNÍ CHOVÁNÍ ŘIDIČE

Dovednost řídit auto je dnes v podstatě samozřejmost. Vyžaduje ji osobní život a počítá s ní i řada zaměstnavatelů, a tak je na silnicích čím dál těsněji.

„Agresivita je tendence k nepřátelskému, útočnému až destruktivnímu jednání vůči druhé osobě, živočichovi nebo okolí. Je to dispozice osobnosti. U člověka je její příčinou často frustrace, kterou v moderní společnosti trpí stále víc lidí.“³⁸

Za agresivního řidiče považuje každého, kdo na silnici pohrdá všemi ostatními, je netolerantní a snaží se dosáhnout výhradně svého vlastního cíle bez ohledu na to, jestli tím druhým způsobí nějakou újmu. Agresivně řidiči podléhají snadněji v případě hustého silničního provozu a navýšení kolon.³⁹

Navíc mají tendenci neustále spolu soupeřit – kdo má větší auto, kdo silnější, kdo umí lépe jezdit. Pokud jsme zvyklí nepřetržitě na všechno nadávat a jsme neustále nespokojení se vším kolem nás, tyhle pocity se promítají i na silnici a těžko se divit, že čeští řidiči považují ostatní za vůbec nejhorší v Evropě. Navíc postoj české společnosti k agresivním řidičům je pořád spíše benevolentní, než aby nás nějak zásadně znepokojoval a my abychom proti nim podnikali potřebné kroky.⁴⁰

Centrum dopravního výzkumu zpracovalo v minulosti typologii, podle které jsou za volantem nejčastěji agresivní mladí muži – osobnostně nezralí hrdinové, kteří si pletou silnici se závodní dráhou. Po závodní dráze ale nejezdí, protože tam nemají s kým soutěžit. Agresivní ženy podle odborníků na silnici prakticky nepotkáte. Agresivní řidiči jsou spíš frustrovaní jedinci trpící nedostatkem sebedůvěry, případně poruchou socializace. Agresivní jízdou, při které trestají ostatní řidiče za chování, které se jim nelíbí, si kompenzují pocit méněcennosti a zvyšují sebevědomí. Pokud například takový řidič získá pocit, že jedete příliš pomalu, bude na vás útočit a dostávat se do bezprostřední blízkosti vašeho auta.⁴¹

³⁸ BENEŠOVSKÁ, Jana. *Agresivita za volantem* [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.maminka.cz/clanek/chovani-a-vztahy/agresivita-za-volantem>>.

³⁹ *Agresivita za volantem* [online]. 2009 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.maminka.cz/clanek/chovani-a-vztahy/agresivita-za-volantem>

⁴⁰ *Agresivita za volantem* [online]. 2009 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.maminka.cz/clanek/chovani-a-vztahy/agresivita-za-volantem>

⁴¹ BENEŠOVSKÁ, Jana. *Agresivita za volantem* [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.maminka.cz/clanek/chovani-a-vztahy/agresivita-za-volantem>>.

S největší pravděpodobností se na vás bude lepit tak dlouho, dokud na nejbližší křižovatce neodbočíte. Někteří psychologové vysvětlují agresivitu v dopravě nedostatkem emocionální inteligence nebo nepřátelským postojem vůči druhým lidem. Souvisí s ní pochopitelně i fenomény dnešní doby, vliv médií a akčních filmů, nervozita, stres, obavy o zaměstnání, nespokojenost v partnerských vztazích nebo v životě vůbec. Pod vlivem civilizačních tlaků ale lidé za volantem spíš nadávají, než aby byli suroví.⁴²

„Řidič ve stresu bývá agresivní, ale svou agresi vybíjí spíš nadávkami a troubením a o rizicích je schopný přemýšlet. Totéž se však rozhodně nedá říct o člověku, který si svým agresivním chováním kompenzuje pocit méněcennosti nebo nízké sebevědomí,“ dodává Vlasta Rehnová. Chování za volantem podle ní leccos vypovídá i o tom, jací jsme v běžném životě a taky jak se budeme chovat třeba v partnerském vztahu. Říká se jeden člověk – jeden život a podle odbornice to platí stoprocentně.⁴³

„Řešení agresivity ve společnosti úzce souvisí i s řešením bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, je zde potřeba zmínit vlastní chování účastníků silničního provozu mající sklony k agresivitě a možnosti jejího ovlivňování – snižování. Z pohledu dopravní bezpečnosti je nutno zejména řešit:

- příčiny vzniku agresivity v silničním provozu,
- projevy agresivity v silničním provozu,
- možnosti snižování agresivity u účastníků silničního provozu.“⁴⁴

Občas nastane situace, že člověk musí usednout za volant krátce poté, co se doma pohádal s dětmi, s partnerem, s kolegy v práci nebo je vůbec rozčilený a celkově v nepohodě. Každý je do určité míry agresivní, obvykle však dokáže svou agresivitu zvládnout. Jenže když nastane zátěžová situace, je to mnohem složitější. Jenže koho před jízdou ovládají negativní emoce, je mnohem náchylnější k rizikovému chování a ohrožuje tím nejen sebe, ale i všechny ostatní na silnici! Pokud tísnivá atmosféra nastane při jízdě a v autě se pohádáte, je lepší řidiče dál ničím neprovokovat a hovor o citlivém tématu okamžitě ukončit nebo ho převést někam jinam. Můžete začít nadávat třeba na politiku, souseda, zlobivé cizí děti nebo řidiče, který teď

⁴²Agresivita za volantem [online]. 2009 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.maminka.cz/clanek/chovani-a-vztahy/agresivita-za-volantem>

⁴³Agresivita za volantem [online]. 2009 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.maminka.cz/clanek/chovani-a-vztahy/agresivita-za-volantem>

⁴⁴ ŠUCHA, M. Agresivita na cestách. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, str. 19.

právě projel kolem vás. Řidiče snadno naštvou u zprávy v radiu. Hlavní je vybit agresí a hněv co nejrychleji a takovým způsobem, abyste nikoho dál neohrožovali.⁴⁵

„Důležitou roli, zde sehrává mnoho psychologických faktorů a mnoho z nich je velmi těžké zvládnout. Mohou to být lidské predispozice, lidé jsou od přírody náchylní k teritorialitě a mají tendenci brát vozidlo jako rozšíření svého osobního teritoria. Může vzniknout pocit ohroženosti ostatními vozidly a potom reagují agresivně proto, že ztrácí pocit sebeochrany. Řízení také může někoho vést k tomu, že za volantem má pocit, který postrádá například ve svém zaměstnání nebo v rodině. To se může projevit známým a popsáním efektem pánů „Jekylla a Hydea“ kdy se někdo uctívá a milý stane za volantem agresivním.“⁴⁶

Poslední dobou se agresivita řidičů dává často najevo vytlačením ostatních automobilů mimo komunikaci, kde dochází k těžkým nebo smrtelným nehodám nejčastěji na dálnici a na silnicích první třídy.

Dalším příkladem může být například ujíždění před policií a to nejen z důvodu, že zrovna řidič požil alkohol, nebo omamnou látku. Účastník je prostě v té chvíli agresivní a pokouší se o adrenalin a je mu naprosto jedno, že svou neopatrnou jízdou ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu.

Pokud řidiči chvátají a znervózňuje je pomalá jízda řidičů před nimi, měli by si příště uvědomit, že musí vyrazit dřív a tím předejít stresu a následně i agresivitě. Naopak jsou takoví řidiči, kteří mají často dost času, ale rychlá jízda je baví a tím ohrožují při každé cestě ostatní řidiče. Tito řidiči by měli být pokutováni a po další riskantní jízdě by měli postoupit psychologické vyšetření, zda jsou vůbec schopni řídit motorové vozidlo.

3.1 PŘÍČINY VZNIKU AGRESIVITY V DOPRAVĚ

Nejčastějším faktorem příčiny vzniku agresivity je stres způsobený časovou tísní. Je to právě časová tíseň, která nutí řidiče k agresivnější a razantnější jízdě. Další příčinou je hustota silničního provozu. Při vytváření kolon, předjíždění, čekání nebo popojíždění se zvyšuje fakt,

⁴⁵BENEŠOVSKÁ, Jana. *Agresivita za volantem* [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.maminka.cz/clanek/chovani-a-vztahy/agresivita-za-volantem>>.

⁴⁶DOPRAVNÍ NEHODOVOST A BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU: *Agresivní chování řidičů* [online]. 2003 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://kds.vsb.cz/ord/nehodovost-agresivita.htm>

že se člověk dostane do časové tísně a následně do stresu. Často se pak stává, že řidiči nerespektují pravidla a vznikají mnohé kolizní situace.

Problémem také bývá neznalost dopravní situace v cizím městě. Poté se také může projevit u řidiče stres a následně agresivní nekontrolovaná jízda řidiče. Jedná se především o to, že řidič neví přesně, kde odbočit, nebo se málo soustředí na dopravní značení. Většina řidičů proto klidně použije i zvukové znamení, kterým můžou klidně i vystresovat řidiče na které bylo použito.

Jeden z dalších důvodů, kdy vzniká agresivita, je předjíždění cyklistů. I cyklisté mají vinu na dopravních nehodách. Někteří jedou se sluchátky na uších a nevěnují se řízení nemotorového vozidla nebo jich jede větší skupinka, která se ale neřadí za sebe nýbrž vedle sebe.

Dalším důvodem co vede lidi k agresivitě, můžou být i opravy na silnicích, nebo dopravní nehoda. Pokud se například opravuje dálnice a silnice je svedena na několik kilometrů do jednoho pruhu, tak to může již řidiče vyprovokovat k agresivitě.

Pokud se stane dopravní nehoda třeba opět na dálnici a všechny pruhy jsou uzavřeny, stoupne u řidičů agresivita. Snaží se při pojíždění předjíždět z jednoho pruhu do druhého a dělají tak zmatek ostatním řidičům. Některé řidiče dokonce napadne i taková možnost, že jakmile jede k dopravní nehodě sanitka nebo hasičský záchranný vůz, tak se za něj zařadí a projedou pruhem, který je určen pro sanitky. Tito lidé si pak neuvědomují, že můžou ohrozit život toho, ke komu právě vozidla IZS jedou a zároveň jim hrozí pokutu, která je bude stát nemalé peníze, ale obere je i o další čas.

Řidiči si například neuvědomují, že i když chvátají po dálnici rychlostí vyšší jak 130 km/hod jaká je povolená maximální rychlost a jedou například o 10 km v hodině víc, tak ušetří jen několik málo minut času.

3.2 MOŽNOST SNIŽOVÁNÍ AGRESIVITY V DOPRAVĚ

Vzdělávání řidičů je pro snižování agresivity řidičů nejdůležitějším prvkem. Toto vzdělávání v první řadě zabezpečují autoškoly.

Možnosti snížení agresivního chování řidičů můžeme rozdělit do třech okruhů, a to vzdělávání řidičů, preventivní oblast a oblast represivní.⁴⁷

Oblast vzdělávání řidičů je především prováděním výcviku budoucích řidičů, ale i řidičů profesionálů, kteří se podrobují pravidelnému školení. Výuka v autoškolách by měla směřovat k zásadám defenzivní jízdy, což by přineslo obecně bezpečnější způsob chování v silničním provozu, může vést ke snižování vlastního agresivního chování řidiče.⁴⁸

Preventivní oblastí jsou většinou bezpečnostní kampaně, kam můžeme zařadit například kampaň „Domluvme se!! a Nemyslíš -zaplatíš.“

*Tato oblast je založena na činnosti represora, kdy je činnost řidiče ovlivněna represí ať již přímou, tzn. řidič byl řešen, jeho chování bylo řešeno a projednáno s dopady, tzn. řidiči jeho nesprávné chování bylo řešeno napomenutím, blokovou pokutou, řešeno ve správním řízení, v horším případě řešenou soudně. Represorem dle situace je policista, městský strážník, správní orgán, nebo soud. Jedním z represivních prostředků bylo i zavedení bodového systému v roce 2007.*⁴⁹

Řidič by neměl vyjíždět na silnici, pokud je již předtím z nějakého důvodu podrážděný. V provozu se jeho agresivita může rapidně zhoršit a tím se stává nebezpečným nejen pro sebe, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu. Možnost má například takovou, že zvolí jiný dopravní prostředek, například městskou hromadnou dopravu, nebo si přivolá taxík. Nebo raději posadí za volant někoho, kdo se bude na jízdu lépe cítit.

Další oblastí, která přispívá ke snižování agresivity, je kvalita komunikací. Dopravní značení ovlivňuje to, jakým způsobem se bude řidič chovat a následně i samotnou jízdu. Na komunikacích by neměly chybět prvky ke zklidňování dopravy. Jedná se o kruhové objezdy, dělicí ostrůvky nebo zpomalovací prahy.

⁴⁷ ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách* [online]. 2009 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: http://www.ff.upol.cz/fileadmin/user_upload/FF-katedry/psychologie/Sborniky_a_monografie/Sucha/agresivita_na_cestach_sucha.pdf

⁴⁸ ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách* [online]. 2009 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: http://www.ff.upol.cz/fileadmin/user_upload/FF-katedry/psychologie/Sborniky_a_monografie/Sucha/agresivita_na_cestach_sucha.pdf

⁴⁹ ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách* [online]. 2009 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: http://www.ff.upol.cz/fileadmin/user_upload/FF-katedry/psychologie/Sborniky_a_monografie/Sucha/agresivita_na_cestach_sucha.pdf

4 ÚČINKY OMAMNÝCH A PSYCHOTROPNÍCH LÁTEK U ŘIDIČŮ

„Droga je v širokém slova smyslu surovina rostlinného nebo živočišného původu používaná k přípravě léků. Podle jiné definice je drogou jakákoliv substance, která když je vpravena do živého organismu, může změnit jednu nebo více jeho funkcí. Pojem droga v sobě dnes zahrnuje více významů. V některých zemích je za drogu pokládáno každé léčivo, v přeneseném smyslu se pojmem droga označuje omamná látka, ať již přírodní nebo syntetická.“⁵⁰

Policisté většinou poznají řidiče pod omamnými látkami tak, že jsou tito jedinci roztěkaní, mají skelný pohled, nadměrně se potí a jejich pot má i charakteristický zápach, který identifikuje, že dotyčný požil drogu.⁵¹

Řízení pod vlivem návykových látek se stává čím dál tím větším problémem. Jestliže řidič řídí vozidlo pod vlivem drog, tak se velice snižuje schopnost vnímání. Podobné účinky jsou i u řízení pod vlivem alkoholu. Řidiči pak za tento přestupek hrozí nemalý trest.

Praktický dopad intoxikace některými drogami na bezpečnost reálného silničního provozu je nedořešen. Řada studií uvádí např. u konopných drog vykompenzování snížené schopnosti držení střední čáry pod vlivem kanabinoidů významným snížením rychlosti a jinými mechanismy.⁵²

Riziko dopravních nehod zvyšuje zejména užití více drog nebo jejich kombinace s alkoholem. Užívání drog a alkoholu také zvyšuje pravděpodobnost zavinění dopravní nehody - užití jakékoliv drogy včetně alkoholu cca 2x, užití alkoholu v hladinách 1 - 1,5 g/kg cca 4x. Vliv alkoholu na zavinění dopravní nehody je potvrzován řadou studií, vliv ostatních drog včetně kanabinoidů na zavinění se zdá být nižší. Pravděpodobnost zavinění dopravní nehody u

⁵⁰VANÍČEK, Pavel. *Rostlinné omamné drogy*. 1. vyd. Benešov: Start, 2000. ISBN 80-862-3109-7.

⁵¹KOČOVSKÝ, Marek. *Za volant usedá na Rakovnicku více zdrogovaných řidičů* [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <http://stredocesky-kraj.5plus2.cz/rakovnicko-drogy-ridici-police-da2-rakovnik.aspx?c=A140310_142955_ppd-rakovnik_p2cov>.

⁵²PIŇOS. Návykové látky za volantem. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.pinos.cz/text06.html>>.

*řidičů zvyšuje užití stimulancií, prokázán je tento vztah zejména u (dálkových) řidičů kamionů.*⁵³

Velkým problémem dopravních nehod je zejména alkohol, který je mnohými řidiči chápán jako neškodná látka, ačkoli je to jeden z druhů návykových látek a spadá do kategorie drog. Kvůli zlehčování požívání alkoholu se zapříčinilo již mnoho dopravních nehod. Nejvážnější důsledky však má stále kombinace alkoholu s dalšími drogovými látkami.

Řídí-li řidič vozidlo pod vlivem návykové látky a je ve stavu vylučujícím způsobilost, pak mu hrozí trest odnětí svobody až na jeden rok, peněžitý trest nebo zákaz činnosti. Pokud by v tomto stavu způsobil dopravní nehodu, hrozí mu trest odnětí svobody od šesti měsíců do tří let, peněžitý trest nebo zákaz činnosti. Je-li řidič pod vlivem návykové látky, ale není ve stavu vylučujícím způsobilost, dopouští se přestupku. Ani za tento přestupek nejsou sankce nijak malé. Řidiči hrozí pokuta až do výše 50.000 Kč a až dvouletý zákaz činnosti dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZPPK“). Přesto se od začátku letošního roku zvýšil počet řidičů, kteří za volant usednou po užití nějaké drogy.⁵⁴

Z růstu počtu řidičů usedajících za volant automobilu pod vlivem drog je zřejmé, že pozornost by se měla zaměřit zejména na prevenci tohoto negativního jevu. Pokud nestačí dostatečné tresty, je třeba minimalizovat příčiny. Tak jako se děti již v mladším školním věku učí o základních pravidlech silničního provozu, tak by se měly také dozvídat základní informace o negativním působení omamných látek a drog. Toto téma vzájemné závislosti informovanosti o vlivu návykových látek na pozornost jedince v silničním provozu je velmi zajímavé a široké.

⁵³PIŇOS. Návykové látky za volantem. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné n WWW: <<http://www.pinos.cz/text06.html>>.

⁵⁴DUŠEK, Martin. Řidiči a drogy. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.novinyvm.cz/2169-ridici-a-drogy.html>>.

4.1 HALUCINOGENNÍ DROGY

Pokud užijete tyto drogy tak je velká šance, že se změní psychika, hloubka a intenzita vědomí. Mohou se objevit jak zrakové, tak i sluchové halucinace, projevy depersonalizace, deformace času a prostoru. Mohou se objevit i zvláštní vjemy barev a zvuku.⁵⁵

Mezi nejznámější halucinogeny patří LSD, extáze, marihuana a hašiš.

Největším účinkem LSD je změna vnímáním reality. U LSD můžeme čekat, že nám naruší smyslové receptory, takže nemusíme ani moc tušit jak vlastně funguje zemská přitažlivost. Takže se můžeme celou hodinu válet a převalovat v opojení nebo také můžeme vyrazit na cestu autem a bavit se kličkováním po silnici..⁵⁶

Extázi patří mezi uměle připravené drogy, které jsou nejčastěji podávány ve formě pilulek. Extáze se zařazuje mezi amfetaminy, protože mají stejné účinky. Účinkem drogy je to, že extáze má silné stimulační účinky, takže uživatel je ve zvýšené fyzické kondici a přitom nevyzařuje žádnými příznaky únavy. Proto dochází často ke kolapsům z důvodu velkého fyzického vyčerpání. Řidiči, kteří požili extázi, mají často potíže s orientací na silnici, špatně rozpoznají barvy na semaforu, protože mají poruchu vnímání barev, dalším problémem je agresivita a skoro žádný pud sebezáchovy, takže často ohrožují ostatní účastníky rychlou jízdou, anebo nesprávným předjížděním, což jsou jedny z nejčastějších příčin nehod na silnicích.⁵⁷

Hašiš je lehká droga, která se získává z pryskyřice z rostlin konopí. Jako u marihuany je účinná látka tetrahydrocannabinol (THC). Negativními vlastnostmi u hašiše je špatné vnímání času. Někdo může mít čas zrychlený nebo naopak zpomalený, což může vést k nesprávnému odhadu času na silnicích, například při vjezdu z vedlejší silnice na hlavní nebo u přechodu pro chodce.⁵⁸

Halucinogenní látky způsobují u řidičů halucinace. Například řidič, který požil halucinogenní drogy, špatně rozezná barvy na semaforu, a tím může snadno způsobit dopravní nehodu. Dalším problémem, který způsobují halucinogenní drogy je špatný odhad času.

⁵⁵ VANÍČEK, Pavel. *Rostlinné omamné drogy*. 1. vyd. Benešov: Start, 2000. ISBN 80-862-3109-7.

⁵⁶SD. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://drogy.ful.cz/drogy/lsd/>>.

⁵⁷ ZÁMEK, David. *Drogy v silniční dopravě* [online]. 2014 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm

⁵⁸ KonoWiki [online]. 2009 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.legalizace.cz/konopi/konowiki/>

Například, pokud vyjíždíme na hlavní silnici, je těžké odhadnout, zda tam můžeme ještě vjet, nebo je auto tak blízko, že to řidič nemůže stihnout, než k němu dojede auto, které jede právě po hlavní silnici.

4.2 STIMULAČNÍ DROGY

Některé přírodní nebo syntetické návykové látky působí stimulačně na centrální nervovou soustavu. Po jejich použití se dostavuje euforie spolu s ústupem únavy, potřeby spánku, chuti k jídlu. Zvyšuje se představivost, aktivita, zlepšuje se sebevědomí. Při předávkování dochází až k chaotickému myšlení a agitovanosti. Stimulační drogy jsou poměrně výrazně návykové, vzniká psychická závislost, která vede k nutkavé potřebě opakovaného užívání. Na rozdíl od narkotických analgetik se u stimulačních drog příliš neprojevuje fyzická závislost.⁵⁹

Mezi stimulační látky můžeme zařadit např. čaj, kávu, kokain, amfetaminy, heroin a pervitin a crack.

Kokain je bílá látka sypkém stavu, která je rozšířena jako droga. Kokain pochází z jihoamerického keře koka pravá.

Mezi první příznaky užití kokainu mohou patřit nepříjemné účinky, mezi něž můžeme zařadit srdeční slabost, závrať, bledost a nervozitu. S užitím dalších dávek se může dostavit příznak euforie, pocit radosti a vzrušení, sebejistota, rozhodnost až přeceňování sil a nebo pseudohalucinace.⁶⁰

Řidič pod vlivem kokainu má často potřebu zvyšovat výkon, jet rychle, agresivně. Zároveň se snižuje jeho pozornost, přeceňuje své schopnosti.⁶¹

Heroin je nezákonně široce zneužíván jako silná a návyková droga, vyvolávající silnou euforii, která často mizí spolu se zvyšováním tolerance. Předpokládá se, že oblíbenost heroinu narkomany, v porovnání s morfinem nebo jinými opiáty, pramení z poněkud odlišného vnímání jejich účinků. Je to způsobeno vysokou rozpustností v tucích způsobenou

59 Pavel. Rostlinné omamné drogy. 1. vyd. Benešov: Start, 2000. ISBN 80-862-3109-7.

60 Kokain. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Kokain>>.

61 Drogy v silniční dopravě. [online]. [cit. 8. 6. 2014] Dostupné na WWW: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm>.

acetylovými skupinami, díky kterým molekula velmi rychle proniká hematoencefalickou bariérou. Heroin je užíván mnoha způsoby, např. šňupáním nebo injekčně.⁶²

Intoxikace stimulační drogou zejm. pervitinem se projevuje zvýšenou aktivitou, potřebou překotné činnosti, nervozitou, podrážděností vyúsťující až v agresivitu. Chronické užívání pervitinu vede ke zvyšování tolerance na drogu (zvyšování dávek). Po skončení účinků drogy se dostávají pocity deprese, vyvíjí se paranoidní chování, které může vyúsťovat v pocity pronásledování a z tohoto důvodu, v případě že člověk řídí vozidlo, se může uchýlit k agresivní jízdě s úmyslem „setřást“ vozidlo, které si může snadno vsugerovat, že ho pronásleduje.⁶³

*S intoxikací pervitinu souvisí i pocity zvýšeného sebevědomí a sebejistoty. Řidiči pod vlivem pervitinu se mohou snadno stát nápadnými svou agresivní, bezohlednou a rychlou jízdou hraničící s hazardem. Jsou nedostatečně pozorní a přeceňují své síly a schopnosti při řízení vozidla. Se zvýšeným sebevědomím ztrácejí smysl pro realitu a dopouštějí se mnoha chyb.*⁶⁴

Na metamfetamin vzniká poměrně za krátkou dobu psychický návyk, kvůli němuž uživatel drogy je nucen aplikovat si drogu opakovaně. V případě, když si drogu nemůže vzít, následně dochází k nastoupení takzvaného abstinenčního syndromu. Ještě před tím, kdy se účinek pervitinu v organismu pomalu vytrácí, může dojít k útlumu, kdy řidiči hrozí i usnutí za volantem. Příčinou toho je skutečnost, že jedinec pod vlivem pervitinu vydržel mnoho hodin nespát, nejíst a organismus se tak vyčerpal.⁶⁵

4.3 TLUMIVÉ LÉKY

Pod názvem tlumivé léky se rozumí látky tlumící duševní a tělesnou aktivitu. Malé dávky těchto léků uklidní, vyšší přivodí spánek a velmi vysoké způsobí hluboké bezvědomí, kdy je možné člověka i operovat (uvedou člověka do tzv. narkózy). Vysoké dávky ochromí mozková centra, jež řídí základní životní funkce člověka tzn. dýchání a srdeční oběh, což

⁶²Heroin [online]. 2014 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Heroin>

⁶³ZÁMEK, David a Marek BLAŽEJOVSKÝ. Drogy v silniční dopravě. [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm>.

⁶⁴ZÁMEK, David a Marek BLAŽEJOVSKÝ. Drogy v silniční dopravě. [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm>.

může zapříčinit smrt člověka. Do skupiny takovýchto látek patří opioidy. Tyto látky jsou užívané v lékařství na zklidnění a navození spánku (sedativa a hypnotika) Mohou také tlumit strach a úzkost (anxiolytika). Mohou se k této skupině přiřazovat také organická rozpouštědla, včetně alkoholu. Tlumivé látky vyvolávají u jedince psychickou a často také tělesnou závislost. Někdy může dojít i k bezvědomí, což může ohrozit nejen jeho samotného, ale i ostatní účastníky silničního provozu, kteří se nacházejí v blízkosti.⁶⁶

Každý řidič, jenž užívá drogy, se stává nebezpečným nejen sobě, ale i ostatním účastníkům silničního provozu. Halucinogenní drogy například můžou uživateli drogy způsobit halucinace, mezi které patří špatné zrakové a sluchové vnímání. To může být velký problém, pokud se řidič nachází na světelné křižovatce, nebo pokud kolem něho projíždí automobil se zvláštním zvukovým a světelným zařízením.

⁶⁵*Drogy v silniční dopravě* [online]. 2009 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm

⁶⁶O drogách obecně. In: MINAŘÍK, Jakub. [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.drogovaporadna.cz/o-drogach-obecne.html>>.

5 PŮSOBENÍ ALKOHOLU NA ŘIDIČE

V roce 1994 provedl Robbem celkem podrobný výzkum, jak působí konopí na řízení motorových vozidel. Cílem výzkumu bylo určit vztah „dávka – odezva“ pro drogu konopí a objektivně a subjektivně poměřované aspekty skutečného řízení za podmínek běžného provozu na silnicích.⁶⁷

Poškození mozkové kůry účinkem alkoholu se projevuje v resorpční fázi excitací, pociťované jako euforie. Excitace (euforie) není nikdy vyvolána povzbudivým účinkem alkoholu, nýbrž je vždy jeho efektem tlumivým, kterým se vyřadí zejména rozumová a kontrolní funkce mozkové kůry. Spolu s navozením subjektivních pocitů větších psychických a fyzických schopností dochází často k přeceňování sebe sama a ke ztrátě sebekontroly. Na připomínky druhých se neklade zřetel, stírají se rozdíly mezi možným, pravděpodobným a jistým.⁶⁸

Společně s postižením psychické sféry vede alkohol i k poruchám senzorických a motorických funkcí. V oblasti smyslových vjemů dochází nejdříve k poruchám zraku, následně i sluchu. V případě zraku je nejdříve postižena adaptace na světlo a tmu, plastické, boční a binokulární vidění. Nadto se prodlužuje doba nutná pro příjem zrakových i sluchových vjemů a prodlužuje se tak reakční schopnost řidiče. Poruchy byly prokázány i u barvocitu, především při rozpoznávání červené a zelené barvy.⁶⁹

Konzumace alkoholu oslabuje pozorovací a ovládací schopnosti člověka. Tyto účinky jsou nebezpečné zejména v silničním provozu. Řízení motorových vozidel totiž vyžaduje plné soustředění a schopnost řidiče rychle a účinně reagovat na změny provozu na pozemních komunikacích. Alkoholické nápoje odstraňují zábrany, snižují pozornost, omezují schopnost soustředění, prodlužují tak reakční dobu, narušuje získanou pohybovou automatizaci, vyvolává též malátnost, ochablost, poruchy vědomí, atd.

Z následující tabulky je patrné za jak dlouho se odbourává alkohol z těla, a tedy za jak dlouho může opět řidič usednout zpět za volant. V první tabulce je porovnání mužů a žen,

67 ENGELANDER, Marnie. Efektivní regulace užívání marihuany: jak pracovat s lidmi, aby omezili nebo přestali užívat konopí. 1. vyd. v jazyce českém. Překlad Jiří Bareš. Praha: Úřad vlády České republiky, 2011, 92 s. Metodika, no 8. ISBN 978-807-4400-414.

68 Problematika alkoholu [online]. 2005 [cit. 2014-10-05]. Dostupné z: <http://www.totem.cz/enda1.php?a=107251>

kteří plili pivo. Z tabulky je patrné, že záleží na stupňovitosti piva. Důležitou roli hraje hmotnost člověka, čím je člověk těžší, tím rychleji se alkohol z těla odbourává.

Tabulka č.1 Doba vstřebávání alkoholu

Pivo (v l)	Doba vstřebání alkoholu (v hod)	
	Muž o váze 75 kg	Žena o váze 60 kg
0,5 l 10° piva	1 hod. 43 minut	2 hod. 32 min
0,5l 15° piva	2 hod, 03 minuty	3 hod. 01 min
1 l 10° piva	4 hod. 07 minut	6 hod. 02 min
2 l 12° piva	8 hodin	12 hod. 05 min
3 l 12° piva	12 hod. 18 minut	18 hod. 07 min

Zdroj: <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/to>

Z tabulky je vidět, že je rozdíl pokud pije pivo žena, nebo muž. Muž při požití 0,5 litrů 10 stupňového bude mít muž alkohol v krvi ještě hodinu a 43 minut po požití na rozdíl od ženy, která ho bude mít o více jak 1 hodiny v krvi déle. Větší rozdíly jsou potom, když muž například požije 3 litry piva dvanáctistupňového. Tento objem tráví muž 12 hodin a 18 minut, žena o 6 hodin více.

Muž bude mít 0 promile alkohol v krvi už po čtyřech hodinách v porovnání se ženou, která se stane střízlivou až po hodinách pěti. Stejná doba působení alkoholu je potom při konzumaci sektu, míchaných nápojů nebo destilátů do 40%.

Každý jedinec potřebuje v nebezpečné situaci určitou dobu, než stihne adekvátně zareagovat. Tato reakční doba činí v příznivých případech 0,6 sekundy, všeobecně se však počítá s 1 sekundou. Při řízení motorových vozidel k této době připočítává doba technické prodlevy, tj. čas, který uplyne např. než použitím brzdného zařízení (to znamená sešlápnutím brzdného pedálu) a účinkem brzd.⁷⁰

⁶⁹CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁷⁰IVANOV, Trojan. 1 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera Elektronické bezpečnostní systémy silničních motorových vozidel [online]. 2010 [cit. 2014-10-09]. Dostupné z:

Běžná hodnota této doby u motorových vozidel činí 0,2 sekundy.⁷¹

„Bezpečné řízení vyžaduje dobrý zrak, posouzení zvuků a krátké reakční doby. Alkohol, jako látka s tlumivým účinkem, zhoršuje všechny tři výše uvedené schopnosti“⁷²

Alkohol ovlivňuje schopnost řídit motorové vozidlo i v nízkých hladinách - alkohol zvyšuje jak pravděpodobnost dopravní nehody, tak závažnost zranění při dopravních nehodách

Právní úprava v České republice je poměrně přísná. Tolerance alkoholu musí být nulová, pokud je to víc, tak už je to přestupek nebo trestný čin. Nulová tolerance alkoholu není nařízená jen u řidičů motorových vozidel, ale alkohol nesmí požit ani cyklista nebo jezdec na zvířeti.⁷³

Podle zákona 361/200 Sb. řidič nesmí:

a) *požít alkoholický nápoj nebo užít návykovou látku během jízdy – zcela zakázáno je popíjení alkoholických nápojů během jízdy, a to bez ohledu na to, zdali se alkohol stačil během jízdy vstřebat do krve řidiče. Řidič tedy nesmí požit alkoholický nápoj během jízdy, i kdyby měl v plánu ukončit svou jízdu dříve, než by byl požitý alkohol schopen ovlivnit jeho jednání. Toto jednání netvoří skutkovou podstatu žádného přestupku, nicméně pokud bezprostředně po požití alkoholického nápoje pokračuje řidič v jízdě, dopouští se jednání (a zároveň přestupku) uvedeného v následujícím bodě.⁷⁴*

Řidič podle toho paragrafu nesmí tedy použít alkohol a ani návykovou látku během jízdy nebo před jízdou, pokud se alkohol ještě nevstřebal a mohl tak ovlivnit, ale i neovlivnit ještě jízdu.

b) *řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky – platí obdobně to, co bylo uvedeno výše. Řídit nemůže usednout za volant svého vozu ani v případě, kdy sice bezprostředně předtím požil alkoholický nápoj, ale*

http://dspace.upce.cz/bitstream/10195/39700/1/IvanovT_Elektronick%C3%A9%20syst%C3%A9my_2011_PS.pdf

71 CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

72 Alkohol za volantem. In: [online]. 2010 [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <http://www.pijsrozumem.cz/Alkohol-za-volantem1/legalnidrogy_leky_k26_s12.php>.

73 Alkohol za volantem [online]. 2010 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>

74 Alkohol za volantem. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>>.

*alkohol ještě nezačal působit. V rozporu se zákonem by proto bylo i jednání řidiče, který po požití „panáku“ lihoviny přeparkoval své vozidlo, i kdyby na něj požitý alkohol ještě nezačal působit. Toto jednání tvoří skutkovou podstatu přestupku, jeho prokazování je ale poměrně obtížné, protože by vyžadovalo důkaz o tom, že řidič bezprostředně před jízdou požil alkoholický nápoj.*⁷⁵

Řidič nemůže jet na zvířeti a ani v motorovém vozidle pokud těsně před jízdou požil alkohol a chce například jen přeparkovat auto nebo zvíře.

*c) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem – porušování tohoto zákazu patří v praxi k nejčastějším, a může založit nejen přestupkovou, ale i trestní odpovědnost. Důvodem jsou především lepší možnosti prokázání takového jednání. K prokázání tohoto jednání stačí, pokud se řidič po zastavení vozidla podrobí zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi s pozitivním výsledkem. Je proto nutné zdůraznit, že alkohol se odbourává poměrně pomalu, a proto je nutné počítat se zbytkovým alkoholem i následující den po intenzivnějším popíjení alkoholu. Policie ČR na svých stránkách zveřejnila orientační tabulku vypracovanou Besipem, která obsahuje čas potřebný k odbourání alkoholu.*⁷⁶

Řidič nemůže řídit vozidlo a ani jet na zvířeti pokud předtím použil alkoholický nápoj a může být stále pod vlivem alkoholu. Porušením toho paragrafu může dojít k přestupku, anebo dokonce i k trestné činnosti.

Při policejní kontrole se zpravidla nevyhnete orientační dechové zkoušce, která je na základě závazného pokynu policejního prezidenta standardní součástí dopravní kontroly. Analyzátoři, které se k měření hladiny alkoholu v dechu využívají, vychází z množství alkoholu zachyceného v dechu, podle kterého stanoví jeho hladinu v krvi. Tato metoda pochopitelně nemůže eliminovat některé vlivy (alkohol obsažený v ústech apod.), které mohou způsobit nesprávnost výsledku měření. Dechová zkouška je podle nejnovější judikatury dostatečným důkazem nejen pro správní, ale i pro trestní řízení a není proto nutné konat lékařské vyšetření. Jestliže se řidič odmítne podrobit orientační dechové zkoušce, dopustí se přestupku, za který mu může být uložena pokuta v rozmezí od 25.000,- Kč do

75 Alkohol za volantem. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>>.

76 Alkohol za volantem. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>>.

50.000,- Kč a zákaz řízení motorových vozidel na dobu od jednoho do dvou let. V případě, kdy si řidič není jistý, že „nenadýchá“ více než 1 promile, zdá se být výhodnější dechovou zkoušku odmítnout, a riskovat tím sankci za přestupek a nikoliv trestný čin.⁷⁷

Konzumace alkoholu škodí nejen jemu samotnému, ale i ostatním pokud budou právě v blízkosti člověka, který řídí automobil. Alkohol dodává člověku více kuráže a tím i agresivní chování na silnicích. Tito lidé rádi soupeří s ostatními řidiči, nerespektují dopravní značky, někdy ani samotné policisty nebo strážníky městské policie, kteří je právě zadrží pod vlivem alkoholu.

Konzumenti alkoholu, kteří byli přistiženi při řízení, jsou povinni zúčastnit se lékařského vyšetření. Pokud se tak nestane, hrozí jim pokuta až do výše 50 000 Kč.

Každý řidič by si měl uvědomit, že je lepší nějakou chvíli počkat, než vyjede na silnici, než udělat chybu, která ho bude stát třeba i život nebo život jiného.

⁷⁷ Orientační dechová zkouška a lékařské vyšetření Více zde: <http://www.spravnipravo.eu/news/orientacni-dechova-zkouska-a-lekarske-vysetreni/>[online]. 2013 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://www.spravnipravo.eu/news/orientacni-dechova-zkouska-a-lekarske-vysetreni/>

6 DOPRAVNĚ-BEZPEČNOSTNÍ KAMPAŇ ZAMĚŘENÉ NA SNÍŽENOSTI DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Dopravně bezpečnostní kampaně mají za hlavní cíl snižovat nehodovost a její následky na pozemních komunikacích. Aby byly dopravně bezpečnostní kampaně účinné, je třeba, aby byly prováděny profesionálně.

Nejdůležitější u kampaní je to, aby cílovou skupiny zaujali, takže je důležité jak se to v médiích pojme a jaké budou doprovodné akce. Je velice důležité, aby byli zábavné, zajímavé a hlavně poučné, protože musí zaujmout nejen dospělé, ale i děti.

„Dopravně bezpečnostní kampaň může být definována jako cílená snaha informovat, přesvědčit či motivovat lidi za účelem dosažení změny jejich názorů a chování s cílem zvýšit úroveň bezpečnosti silničního provozu jako celku; pozornost může být rovněž zaměřena na konkrétní dostatečně rozsáhlou cílovou skupinu.“⁷⁸

Kampaně můžeme rozdělit do několika skupin, jako je třeba kampaň informativní, přesvědčovací a připomínací.⁷⁹

Informativní bezpečnostní kampaň se zaměřuje především na poukázání novinek pro cílovou skupinu. Dále může informovat obyvatelstvo o připravovaných legislativních změnách nebo o důležitých dopravních technikách, jako je systém ABS, EBS, retardéry nebo airbagy.⁸⁰

Co se týká přesvědčovací kampaně, ta se zaměřuje spíše na to, aby nastal pokles již dlouhodobé nepřiměřené nehodovosti na pozemních komunikacích. Může se jednat například o časté nehody motocyklistů na silnicích, kteří jedou příliš rychle a velmi často riskují. Pokud se jedná o řidiče automobilů, tak u nich je velký problém s chodci na označených přechodech,

⁷⁸ *Kampaně za bezpečí na silnicích se u mladých řidičů míjí účinkem, tvrdí instruktoři autoškol* [online]. 2013 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://motofocus.cz/analyzy/4159,kampane-za-bezpeci-na-silnicich-se-u-mladych-ridicu-miji-ucinkem-tvrdi-instruktori-autoskol>

⁷⁹ REHNOVÁ, Vlasta. *Bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu* [online]. 2007 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/bezpecnostni-informacni-kampane-pro-ucastniky-silnicniho-provozu/>

⁸⁰ *Kampaně za bezpečí na silnicích se u mladých řidičů míjí účinkem, tvrdí instruktoři autoškol* [online]. 2013 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://motofocus.cz/analyzy/4159,kampane-za-bezpeci-na-silnicich-se-u-mladych-ridicu-miji-ucinkem-tvrdi-instruktori-autoskol>

anebo stejně jako u motocyklistů s nepřiměřenou rychlostí, která často vede k nehodám. U těchto akcí je velice důležité, aby byly připraveny v dostatečném předstihu a jejich obsah by měl být stručný a napsaný tak, aby to chápali všechny vrstvy obyvatel. Mezi sdělovací prostředky patří televize, internet, noviny, rádio, anebo odborné články v motoristických časopisech. Hned na začátku účinnosti legislativních změn je třeba, aby na situaci dohlíželi dopravní policisté a po dobu několika týdnů dávali menší pokuty za správné delikty, pokud nejde tedy o velmi vážné porušení. Státu nejde o to, aby řidiče šikanoval, jen po nich chce, aby dodržovali zákony, které přispějí ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.⁸¹

U připomínek bezpečnostně preventivních kampaní se jedná hlavně o informace, které můžeme nazvat jako korektivní. Jedná se o sezonní kampaně, jako jsou třeba hlavní prázdniny, kdy lidé odjíždění na dovolenou nebo začátek školního roku, kdy policisté často hlídkují u přechodů pro chodce.⁸²

Správně připravená kampaň by měla obsahovat jak teoretickou tak praktickou část, kde je třeba předávat další informace. Bezpečnostně preventivní kampaň by měla hlavně zaujmout cílovou skupinu lidí, na které je zaměřena.⁸³

„Bezpečnost silničního provozu by měla mít trvalou podporu ze strany široké veřejnosti. Dlouhodobě je žádoucí působit na její postoje tak, aby každý jedinec hrubým způsobem porušující dopravně bezpečnostní pravidla a v důsledku toho ohrožující zdraví a životy ostatních lidí byl svým okolím odsuzován.“⁸⁴

Instruktoři autoškol tvrdí, že bezpečnostní kampaně, které mají hlavně u mladých lidí vytvořit pud sebezáchovy, se mají účinkem. Tyto výsledky byly zveřejněny společností Goodyear, podle kterého instruktoři z Evropy naléhají na místní vlády, aby více investovaly

⁸¹ *Kampaně za bezpečí na silnicích se u mladých řidičů mají účinkem, tvrdí instruktoři autoškol* [online]. 2013 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://motofocus.cz/analyzy/4159,kampane-za-bezpeci-na-silnicich-se-u-mladych-ridicu-miji-ucinkem-tvrdi-instruktori-autoskol>

⁸² *Kampaně za bezpečí na silnicích se u mladých řidičů mají účinkem, tvrdí instruktoři autoškol* [online]. 2013 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://motofocus.cz/analyzy/4159,kampane-za-bezpeci-na-silnicich-se-u-mladych-ridicu-miji-ucinkem-tvrdi-instruktori-autoskol>

⁸³ REHNOVÁ, Vlasta. *Bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu* [online]. 2007 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/bezpecnostni-informacni-kampane-pro-ucastniky-silnicniho-provozu/>

⁸⁴ *Doprav Kampaně za bezpečí na silnicích se u mladých řidičů mají účinkem, tvrdí instruktoři autoškol* [online]. 2013 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://motofocus.cz/analyzy/4159,kampane-za-bezpeci-na-silnicich-se-u-mladych-ridicu-miji-ucinkem-tvrdi-instruktori-autoskol>

do kampaní, které budou více šokovat. Pouze 31% instruktorů autoškol uvedlo, že si myslí, že probíhající kampaně zvýší povědomí o bezpečnější provoz na vozovkách, jsou efektivní a zároveň mají vliv na začínající řidiče. Šokové metody, dramatické ukázky a kampaně zaměřené na různé typy lidí prý zlepši bezpečnost silničního provozu.⁸⁵

Kampaně se zaměřují na každou věkovou skupinu lidí. Tedy pro děti je nejlepší rozběhnout kampaň formou her či soutěží, nebo si samy můžou vyzkoušet na simulátoru, jak to vypadá, když člověk do něčeho narazí v rychlosti i 50 km v hodině. Proč je tady důležité používat bezpečnostní pásy. Pro starší je doplnit třeba i vyšetření zraku nebo jiného vyšetření.

6.1 BEZPEČNOSTNĚ PREVENTIVNÍ KAMPAŇ BESIP

Zkratka BESIP znamená bezpečnost silničního provozu. Tahle kampaň patří mezi nejznámější v České republice

„V roce 1963 byla v souvislosti se zvýšeným počtem prodejů osobních aut soukromým osobám a následně narůstajícím počtem tragických následků dopravních nehod vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“. 1. května 1967 pak vznikl i její výkonný orgán - označený zkratkou BESIP. Tato složka nebyla integrální součástí tehdejšího Ministerstva dopravy ČSSR, byla personálně přiřazena k jeho příspěvkové organizaci – „Projekčně konstrukčnímu vývojovému pracovišti silniční a městské dopravy“, který se později transformoval na „Ústav silniční a městské dopravy“. Po federalizaci byl BESIP přesunut jako oddělení na Správu pro dopravu Ministerstva vnitra ČR, spadající pod Civilně – správní úsek MVČR, a následně pak do působnosti Ministerstva vnitra ČR – odboru tisku a PR, později do odboru správních činností.“⁸⁶

Hlavní činností BESIP je výchova v dopravě u dětí ve škole. Činnost se ale také zaměřuje na ostatní účastníky silničního provozu. S činností BESIP se můžeme setkat například v televizi ČT 2, kde má svůj pořad STOP- rady řidičům. Dále spolupracuje například s projekty Nová pravidla nebo Domluvme se!⁸⁷

⁸⁵Kampaně za bezpečí na silnicích se u mladých řidičů mají účinkem, tvrdí instruktoři autoškol [online]. 2013 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://motofocus.cz/analyzy/4159,kampane-za-bezpeci-na-silnicich-se-u-mladych-ridicu-miji-ucinkem-tvrdi-instruktori-autoskol>

⁸⁶Historie BESIPu [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>>.

⁸⁷BESIP [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/BESIP>>.

Strategií BESIPu je od roku 2011 do roku 2020 snížit počet těžce zraněných na pozemních komunikacích o 40%. Aby ale šla tato strategie uskutečnit, je třeba do projektu zapojit nejen všechny zainteresované skupiny, ale také všechny účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích.⁸⁸

Strategie byla schválena vládou České republiky v srpnu roku 2011.

Mezi členy podílejícími na kampani BESIP jsou například ředitelé škol, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy, Svaz měst a obcí České republiky, Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Česká asociace pojišťoven, Sdružení automobilového průmyslu, Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo zdravotnictví.

Útvar BESIP se zabývá metodikou dopravní výchovy dětí ve školách, ale i preventivními dopravně-bezpečnostními kampaněmi zaměřenými na všechny kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích. Zúčastňuje se celé řady projektů (Domluvme se!, televizní spoty ČT2 – STOP rady řidičům, The Action 2006, Besip Team „přímo na ulici“, bezpečnost na železničních přejezdech, Nová pravidla) a podílí se na správě několika webových prezentací (Nadace Besip, Besip info servis).⁸⁹

BESIP je jedna z nejznámějších bezpečnostních kampaní. Cílem kampaně je, že dokonce roku 2020 sníží nehodovost na silnicích. Na této kampani se podílí nejen školy, ale například i několik ministerstev.

6.2 BEZPEČNOSTĚ PREVENTIVNÍ KAMPAŇ NEMYSLÍŠ-ZAPLATÍŠ

Největší celostátní kampaň Ministerstva dopravy zaměřená na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Kampaň využívá metodu, při které se snaží ovlivňovat chování negativním působením, respektive vyvoláváním negativních emocí.⁹⁰

⁸⁸Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>.

⁸⁹BESIP [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/BESIP>>.

⁹⁰Nemyslíš zaplatíš [online]. 2011 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.nemyslis-zaplatis.cz/>

Tyto propagačně-výchovné spoty mají upozornit veškeré řidiče na to, aby si nezahrávali se zákonem a tím riskovali životy své i ostatních, mnohdy nevinných účastníků dopravních nehod. Režisér si při natáčení nebral vůbec žádné servítky a mnohé klipy jsou opravdu brutální. Série má lidem otevřít oči, aby si uvědomili, jak přesně by nechtěli dopadnout.

Nemyslíš, zaplatíš je kampaň, která probíhala pomocí televizních obrazovek a internetu, kdy byly lidem ukazovány nejrůznější situace, do kterých se může člověk za volantem dostat, pokud se nechová v souladu s dopravními předpisy.⁹¹

V jednom takovém spotu je například partička mladých lidí, jedoucích autem. Všichni spolujezdci neustále hecují a vyzývají řidiče, aby se nebál a nebyl srab a předjel nákladní auto, za kterým se nacházeli. Mladý řidič se nakonec odhodlá a na málo viditelném úseku začne auto předjíždět. Ze zatáčky se však v protisměru vynoří další auto. Řidič tedy strhne vozidlo do meze a narazí do stromu. Spot končí, stejně jako ostatní, smrtí cestujícího ve vozidle.

V dalším spotu nasedá do vozidla rodinka s malým dítětem, které matka drží na zadním sedadle. Otec, řidič, se ptá, jestli ji nechce dát do sedačky, načež matka odpovídá, že je to skoro za rohem. Hned na první zatáčce však musí otec nečekaně odklonit vozidlo z provozu a narazí do popelnic. Nárazem získávají věci ve vozidle velikou hybnost, tedy i malé miminko, které se vytrhne matce z ruky a skončí na předním skle vozidla. Je třeba si tedy pamatovat, že bezpečnost ve vozidle je jednou z nejdůležitějších věcí. Také ostatní věci, jako rychlá agresivní jízda, alkohol nebo třeba drogy za volant prostě nepatří.

Mezi další příklad můžeme uvést britskou verzi Nemyslíš, zaplatíš. Po dálnici v osobním autě jede skupina tří dívek, které posílají SMS zprávy včetně řidičky. Při psaní zprávy se však nesoustředí na provoz komunikaci a střetne se s dalším osobním automobilem. Po druhotném nárazu na místě umírají obě spolujezdkyně a řidička je těžce zraněná a v šoku. Z druhého automobilu je zraněný otec, který jel se svojí manželkou a malou dcerkou. Spot už ale neuvádí, jestli byl jen zraněný, anebo taky zemřel, aniž by za danou nehodu byl nějak zodpovědný.

⁹¹Nemyslíš-zaplatíš [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.nemyslis-zaplatis.cz/>>

V krátkém okamžiku se může stát cokoliv a my tím můžeme zaplatit tou nejvyšší cenou, smrtí sebe sama, smrtí naší rodiny, anebo někoho dalšího. Je třeba se zamyslet, zda jsme připraveni zaplatit tuto nejvyšší cenu.⁹²

Na stránkách Nemyslíš-zaplatíš jsou dále odkazy na autoškoly v Brně, Praze a Ostravě. Nebo si zde můžou uchazeči zkusit online testy do autoškoly nebo odkazy kde testy najít. Na stránkách je dále možnost shlédnout videa autoškoly smyku.

6.3 BEZPEČNOSTNĚ PREVENTIVNÍ KAMPAŇ ZAMĚŘENOU NA MLADÉ ŘIDIČE – DOMLUVME SE!

Celorepubliková kampaň DOMLUVME SE! je zaměřena zejména na snížení počtu dopravních nehod způsobených mladými řidiči pod vlivem alkoholu.

Projekt DOMLUVME SE!, na němž se podílí Ministerstvo dopravy a BESIP, Sdružení zodpovědných výrobců lihovin -FoRUM PSR, Iniciativa zodpovědných pivovarů a Evropské komise a další organizace se snaží přimět mladé lidi jedoucí za zábavou autem, aby se předem domluvili, kdo z nich bude řídit a nebude tedy pít alkohol. V rámci kampaně bylo možné vidět interaktivní atrakce či vyzkoušet simulátor nárazu, který simuluje čelní náraz v rychlosti 30 km za hodinu. Byly k vidění i videoprojekce, kde se promítaly dopravní nehody a jejich následky. Nejatraktivnější bylo zkoušení první pomoci s povinnou lékárníčkou, jež je povinnou výbavou každého automobilu. Také byla možnost nacvičení kardiopulmonální resuscitace, která můžeme oddálit klinickou smrt a zamezit poškozením životně důležitých orgánů.⁹³

Smrtných nehod mladých lidí přibývá, jejich příčinou je pár skleniček alkoholu a mladická nerozvážnost. Organizace Domluvme se! se snaží, aby alkohol nebyl příčinou úmrtí na silnicích. Podobné kampaně běžně probíhají v celé Evropské Unii.

⁹²Nemyslíš-zaplatíš [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.nemyslis-zaplatis.cz/>>.

⁹³Projekt proti alkoholu za volantem – DOMLUVME SE! zavítá na Veverí [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/30-projekt-proti-alkoholu-za-volantem-domluvme-se-zavita-na-veveri>>.

Kampaň proběhla v roce 2005 pod názvem Domluven a v roce 2006 a 2007, jako Domluvme se. Byla součástí celoevropského projektu „Euro Bob – „Designated driver““ zaměřeného na prevenci řízení pod vlivem alkoholu, jenž je podporován Evropskou komisí.⁹⁴

Základem kampaně byla tzv. Čistá Stage, která vznikla roku 2005. Jednalo se o putovní stan, který byl koncipovaný jako zastřešené depo závodních vozů. Tento stan roku 2005 hostoval na letních festivalech jako je Summer of Love, Hip Hop Kemp a Trnkobraní. O rok později, tedy v roce 2006 byla Čistá stage instalována na letních festivalech Summer of Love v Pardubicích a Love Planet, která se konal v Praze. Nakonec v roce 2007 byla kampaň realizována v rámci českých úspěšných kapel např. Divokej Bill či Chinaski.⁹⁵

Cílem dopadu bylo zhodnocení znalostí kampaně v daném regionu, ve kterém byla kampaň organizována, a zhodnocení, zda oslovené skupiny porozuměly hlavním cílům kampaně a jaké jsou jejich názory na tuto kampaň.

6.4 DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ KAMPAŇ „BEZPEČNOST ZA VOLANTEM- PÉČE O ZRAK“

Od druhé poloviny dubna do začátku června roku 2013 probíhala na našich silnicích o kampaň „Bezpečnost za volantem – péče o zrak“, jejímž cílem bylo upozornit řidiče na nezbytnost dobrého vidění v provozu na silnicích. Akce probíhala za velkého zájmu médií a veřejnosti. Nakonec kampaň probíhala na 17 stanovištích po celé České republice, takže řidiči měli velkou šanci si vyzkoušet dobrovolně, jak jsou na tom se svým zrakem. Na prohlídce se podíleli členové Mezinárodního sdružení optiků a optometristů, kteří zajišťovali samotný screening zraku, dále pak zástupci BESIPU a dopravní hlídka Policie ČR, která řídila provoz a prováděla běžné kontroly.⁹⁶

Účast na screeningu byla zcela dobrovolná. Řidiči ji ve většině případů vřele uvítali a možnosti kontroly vybraných zrakových funkcí využili. Dlužno dodat, že řidičům-hříšníkům, jejichž stav vidění nebyl odpovídající současným zákonným požadavkům, nehrozil při

⁹⁴ *Projekt proti alkoholu za volantem – DOMLUVME SE! zavítá na Veverí* [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/30-projekt-proti-alkoholu-za-volantem-domluvme-se-zavita-na-veveri>>.

⁹⁵ *Projekt proti alkoholu za volantem* [online]. 2009 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: http://www.forum-psr.cz/260_DOMLUVME-SE-Projekt-proti-alkoholu-za-volantem

⁹⁶ „Bezpečně za volantem – péče o zrak“ [online]. 2013 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/bezpecne-za-volantem-pecce-o-zrak-708306.aspx>

příležitosti této kampaně žádný postih ze strany policie, ale byli poučeni o nezbytnosti nápravy a byly jim podány informace o možnostech vyšetření zraku a jeho vhodné korekci.⁹⁷

Řidičů se dobrovolníci tázali na věk a případné používání brýlí nebo kontaktních čoček při řízení. Dále byla zjišťována úroveň zrakové ostrosti, tedy zda dokážou rozlišit požadovaný detail na odpovídající vzdálenost, a to každým okem zvlášť i oběma dohromady. To samé opakovali při simulaci zhoršených světelných podmínek s nižším kontrastem, neboť některé oční choroby a vady se mohou výrazněji projevit právě v takových situacích a běžně unikají pozornosti. Následně byl prováděn orientační test binokulárního vidění a prostorového vidění, čili zda obě oči správně spolupracují a zda je řidič schopen vidět „3D“, což je důležité pro správný odhad vzdálenosti např. protijedoucích vozidel atd. Závěrem byla zájemcům orientačně přístrojově změřena objektivní hodnota oční vady a podány informace o stavu zrakových funkcí a potřebě případných opatření. U osob s podezřením na závažnější poruchy zraku byly provedeny doplňkové testy a bylo jim doporučeno preventivní oftalmologické vyšetření.⁹⁸

Hlavním cílem osvětové kampaně „Bezpečnost za volantem – péče o zrak“ bylo připomenutí důležitosti zraku a péče o něj nejen řidičům, ale i širší veřejnosti. Pokud jsme přiměli alespoň některého z řidičů k zamyšlení nad stavem svého zraku a podařilo-li se nám tímto způsobem předejít byť jen jediné nehodě, způsobené neřešenými potížemi s viděním, byla naše snaha účelná. Informace, které jsme díky ní získali, považujeme za vklad do diskuze o bezpečnosti na našich silnicích a možnostech, jak ji vylepšit.⁹⁹

Tato kampaň se zaměřuje hlavně na starší řidiče, řidiče, kteří mají problémy se zrakem ale také na širší veřejnost. Zrak je totiž nejdůležitější smysl, který potřebujeme, abychom mohli řídit vozidlo. Zájemcům mohla být orientačně přístrojově změřena objektivní hodnota oční vady a podány informace o stavu zrakových funkcí a potřebě případných opatření. U osob s podezřením na závažnější poruchy zraku byly provedeny doplňkové testy a bylo jim doporučeno preventivní oftalmologické vyšetření. Kampaň proběhla zatím v 17 větších

⁹⁷ *Výsledky osvětové kampaně: Bezpečnost za volantem - péče o zrak* [online]. 2014 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: policie.cz/soubor...o-zrak-podrobna-zprava-pdf.aspx

⁹⁸ BUDSKÝ, Roman. *Výsledky osvětové kampaně: „Bezpečnost za volantem - péče o zrak“* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <policie.cz/soubor/vysledky-osvetove-kampane-bezpecnost-za-volantem...>.

⁹⁹ BUDSKÝ, Roman. *Výsledky osvětové kampaně: „Bezpečnost za volantem - péče o zrak“* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <policie.cz/soubor/vysledky-osvetove-kampane-bezpecnost-za-volantem...>

městech po celé České republice. Na prohlídce se podíleli Mezinárodní sdružení optiků a optometristů, BESIP a dopravní hlídka Policie ČR.

6.5 DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ KAMPAŇ „ZEBRA SE ZA TEBE NEROZHLÉDNÉ“

Konec letních prázdnin a začátek nového školního roku je vždy spojen se zvýšeným rizikem dopravních nehod. Provoz na pozemních komunikacích se vrací do normálu, děti jsou po prázdninách často ještě nekoncentrované a řidiči si znovu zvykají na zvýšený pohyb dětí a mládeže v okolí školních zařízení. Tyto faktory mohou vést ke střetům dětí a vozidel. Zcela nová situace nastane pro žáky, kteří nastoupí do prvních tříd.¹⁰⁰

Realitě všedního dne děti školou povinné během prázdninového období velmi rychle odvyknou, při návratu do školních lavic jsou tak ve zvýšené míře ohroženy. I proto se již potřinácté uskuteční celostátní dopravně bezpečnostní akce organizovaná Policií ČR s názvem „Zebra se za tebe nerozhledne!“, která má za cíl především dětem připomenout základní zásady bezpečného pohybu na pozemních komunikacích a základní principy přecházení vozovky, se zaměřením na odbourávání stále přetrvávajících mýtů o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce.¹⁰¹

Preventivní projekt "Zebra se za Tebe nerozhledne!" je Policejním prezidiem České republiky realizován od roku 2007 dvakrát ročně v rozsahu jednoho týdne po celém území České republiky, a to na začátku školního roku a v jeho druhé polovině.¹⁰²

Cílem projektu je preventivně působit na chodce a další účastníky silničního provozu, zejména pak¹⁰³

a) osvojovat dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky

Základem je, aby děti vstřebaly informace o tom, že je třeba se třikrát rozhlédnout a to doleva, doprava a zase doleva a pak rychle přejít. Většina dětí chvátajících do školy od autobusu se ani nerozhledne a spoléhá se na to, že ti co běží před nimi, se již rozhlédly, takže

¹⁰⁰Policie české republiky. [online]. [cit. 8. 6. 2014]. Dostupné na WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>>.

¹⁰¹Besip. [online]. [cit. 8. 6. 2014]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/98-zebra-se-za-tebe-nerozhledne>>.

¹⁰²Zebra se za tebe nerozhledne [online]. 2014 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

není třeba to znova opakovat. Někteří děti, ale i dospělí například někam chvátají nebo myslí na něco jiného a vstoupí do vozovky, aniž by se předtím rozhlédly

b) odbourávat mýty o absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce.

Většina lidí si myslí, že má absolutní přednost na přechodu pro chodce, ale není tomu tak. Řidiči vozidel by měli zastavit každému na přechodu pro chodce, ale to jen pokud se vozidlo nachází v takové vzdálenosti od přechodu, na kterou je schopen zastavit. Řidič těžko dokáže zastavit vozidlo metr před přechodem, i když jede 50 km/h rychlostí.

6.6 Vliv bezpečnostní kampaně na řidiče dle názorů instruktorů v evropské unii

Dle průzkumu společnosti Goodyear EMEA spolu s asociací autoškol EFA kde se zúčastnilo 2 334 instruktorů autoškol z 12 evropských zemí, bylo 41% názoru, že tyto kampaně nemají žádná dopad na postoj mladých řidičů k bezpečnosti na silnici. Největší dojem udělaly kampaně na španělské instruktory autoškol, kde se 57% shodlo na tom, že kampaně měly efekt při ovlivňování postojů mladých řidičů k bezpečnosti. Názory instruktorů na to, co by vlády měly dělat, aby zlepšily postoje začínajících řidičů k bezpečnosti silničního provozu:¹⁰⁴

¹⁰³Policie české republiky. [online]. [cit. 8. 6. 2014]. Dostupné na WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>>.

¹⁰⁴ [online]. 2013 [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: <http://www.motorinfo.cz/mijeji-se-kampane-za-bezpeci-na-silnicich-u-mladych-ridicu-ucinkem.html>

Tabulka č. 2 Návrhy instruktorů na zlepšení bezpečnosti

Názory instruktorů na zlepšení bezpečnosti v silniční dopravě (v %)					
Stát	Přísnější dopravní pravidla	Využití celebrit	Výuka ve školách	Finanční investice do autoškol	Reklama zaměřená na mladé řidiče
Rakousko	37	25	15	42	21
Belgie	40	10	38	49	36
ČR	38	24	49	31	31
Dánsko	49	16	34	28	43
Francie	53	28	21	32	42
Německo	33	12	20	35	34
Itálie	45	10	29	43	43
Nizozemsko	49	18	59	42	51
Polsko	61	26	26	63	44
Španělsko	53	21	64	50	36
V. Británie	49	26	55	41	46

7 AKTIVNÍ PRVKY PODÍLEJÍCÍ SE NA SNÍŽENOSTI DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Prvky aktivní bezpečnosti jsou systémy, technická zařízení a vlastnosti vozu, které pomáhají zabránit nebo předejít dopravním nehodám. Z hlediska bezpečnosti je důležité pohodlí řidiče, dostatečný výhled, teplota v kabině atd. Dobré jízdní vlastnosti, dostatečně pružný a výkonný motor, optimální trakce automobilu, to vše také přispívá ke zvýšení úrovně aktivní bezpečnosti.¹⁰⁵

Prvky aktivní bezpečnosti jsou technická zařízení, systémy a vlastnosti vozu, které pomáhají předejít a zabránit dopravním nehodám. Nejdůležitějšími prvky aktivní bezpečnosti jsou účinné jsou jednoznačně brzdy, které umožňují bezpečné zpomalení nebo zastavení vozidla. Mezi další prvky aktivní bezpečnosti můžeme zařadit dobrý výhled z vozidla, dobrý stav pneumatik, přesné a spolehlivé řízení, kvalitní tlumiče zajišťující dostatečný kontakt pneumatik s vozovkou a také osvětlení vozidla.¹⁰⁶

K těmto základním prvkům je třeba započítat spoustu větších, ale i menších detailů. Řadíme mezi ně stěrače s cyklovačem, ostřikovače a stěrače světlometů, elektrické nastavování a vyhřívání zpětných zrcátek, parkovací radar, ABS a ESP. Ne však ale všechny auta tyto věci již mají. Účinnost brzd, vůle v řízení, minimální osvětlení vozidla, výhled z vozu a maximální hlučnost ve vozidle předepisuje zákon, který je harmonizovaný s mezinárodními předpisy. Účinnost a souměrnost brzdných sil se kontroluje na stanici technické kontroly, stejně jako vůle v řízení a osvětlení vozidla s nepoškozeností skel.¹⁰⁷

Pokud k nějaké nehodě pak dojde, nastávají pasivní prvky bezpečnosti. Mezi které se řadí zadržovací systémy jako jsou bezpečnostní pásy a airbagy.

7.1 OSVĚTLENÍ VOZIDLA

Osvětlení vozidla patří mezi velmi často podceňovaný prvek aktivní bezpečnosti. Dobře svítící vozidlo je viditelné již z velké dálky a tak se jen obtížně přehlédne. Mezi základní osvětlení patří brzdová světla, která jsou hlavně důležité v městském provozu. Je

¹⁰⁵ SAJDL, Jan. *Aktivní bezpečnost* [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: <http://tema.novinky.cz/aktivni-bezpecnost>

¹⁰⁶ *Prvky aktivní bezpečnosti* [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel/aktivni-bezpecnost-prvky-aktivni-bezpecnosti>

¹⁰⁷ ČECH, Jiří. *Aktivní bezpečnost* [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: <http://www.mjauto.cz/aktivni-bezpecnost>

známo, že na brzdící vozidlo s nefungujícími brzdovými světly zareaguje za ním jedoucí řidič se zpožděním až 3,5 s! To je velice dlouhá doba, často se řidiči nepodaří vozidlo včas zastavit. Není to však jen chybou řidiče, který mu nefungují světla, ale vina je i na straně řidiče, který jede za ním. Řidič s nesvítícími brzdami sice může dostat pokutu za špatný technický stav vozu, ale vina je na tom vzadu.¹⁰⁸

Mimo obec je zase nesvícení tlumenými světly za snížení viditelnosti nebezpečné tím, že např. jedoucí vozidlo tmavé barvy je vidět velmi pozdě a při vyšší rychlosti může být takové přehlédnutí pro oba osudné. Svítivost všech světel je také předepsaná a je povinností majitele vozidla v případě nedostačující svítivosti provést nápravu. Druhým problémem je špatné seřízení světel, a to už od výrobce, většinou jsou nastaveny velmi nízko a levý světlomet svítí doprava. Jinak dle zákona je předepsáno, že „za deště, mlhy, sněžení a jinak snížené viditelnosti je řidič povinen použít tlumená a obrysová světla. Tato věta je důležitá z pohledu tzv. světlometů na denní svícení, které se pomalu začínají množit na nových typech vozidel, ale nemají patřičný světelný výkon pro svícení za snížené viditelnosti, tedy je nutné je přepnout na světla tlumená. K tomu se připojuje použití mlhových světel, kde se rozlišuje nutnost a možnost. Je to proto, že zadní mlhovka je předepsána u všech vozidel, ale přední mlhovky povinné nejsou. Každopádně za mlhy, prudkého deště a sněžení je povinnost mít rozsvícenou zadní mlhovku. Pokud jsou na vozidle přední mlhovky, je nutné mít rozsvícené i je. Na dálnici ve vodní tříšti za vozidly je taková mlhovka často jediným viditelným světlem, signalizující přítomnost vozidla před námi.¹⁰⁹

7.2 VLIV VOZOVKY

Dle statistického zjištění je největší riziko nehod na silnicích nižší třídy. Nejméně nehod na ujeté kilometry vykazují dálnice a silnice pro motorová vozidla. Pokud tedy budeme považovat dálnici za základ, tak na silnicích I. třídy je riziko havárie větší 3x, na silnicích II. třídy 4x a III. třídy 5x. Na silnicích III. třídy není totiž povrch tak kvalitní, jako je tomu u ostatních druhů silnic. Dále je to způsobené tím, že jsou tvořeny ostrými otáčkami a při rychlé jízdě se mu daná silnice stává osudným pokud nepřizpůsobí svoji jízdu stavu silnice. Na

¹⁰⁸ ČECH, Jiří. *Aktivní bezpečnost* [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: <http://www.mjauto.cz/aktivni-bezpecnost>

¹⁰⁹ ČECH, Jiří. *Aktivní bezpečnost* [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: <http://www.mjauto.cz/aktivni-bezpecnost>

silnicích nižších tříd je dost často v nepořádku dopravní značení a tak nejste v dostatečném předstihu informováni o nebezpečném úseku jako je tomu u vyšších tříd silnic.

Profillem silnice rozumíme jak její „zatačkovitost“, tak i její příčný sklon. Zatačka má mít profil tzv. přechodnice což je křivka plynule přecházející z většího poloměru do menšího a zase zpátky do většího. Tento tvar má většina přirozených toků řek, protože při něm dochází k plynulé změně směru toku, kdy nedochází k prudkým nárazům vody do břehů a jejich vymílání. Zatačka má tedy svůj největší zlom přesně v polovině, ovšem nájezd a výjezd je plynulý a tedy i pohyb volantem a výsledné odstředivé síly se mění plynule. Velmi častou nechtěností při projektu je „utahování“ zatačky, kdy se poloměr zatačky neustále zmenšuje, nejlépe při jízdě z kopce. Naklopení zataček bývá kolikrát zcela opačné, svažující se zatačka má nejnižší bod na vnějším okraji, potom stačí docela malá námraza a Kovošrot má na dlouho vystaráno. Odvod vody z povrchu je také kolikrát neřešený, voda protéká širokou stopou napříč právě v nejkritičtějších místě vozovky.¹¹⁰

7.3 PŮSOBENÍ BRZD

V běžném provozu se často každý řidič dostane do situace, kdy je nucen snížit rychlost jízdy, nebo zastavit vozidlo při kritických situacích. Při prudkém a intenzivním brzdění může nastat blokování kol, které může být provázeno smykem na vozovce, a automobil se tak stává pro řidiče neovladatelným. Systém ABS je technické zařízení, které v každé situaci zabráňuje blokování jednoho nebo více kol vozidla. Pokud je dosaženo hranice blokování kola, řídící jednotka na podkladě signálu čidla omezí prostřednictvím elektronickohydraulického regulátoru tlak v příslušné větvi brzdové soustavy, čímž dojde ke snížení brzdné síly a zamezí se zablokování kola. V krátkém okamžiku čerpadlo soustavy opět zvýší brzdou sílu až k hranici blokování. Tento postup se opakuje několikrát za sekundu. Na základě signálů o otáčkách kol, rychlosti vozidla a tlaku v brzdové soustavě udržuje řídící jednotka tlak kapaliny v hydraulické soustavě na konstantní hodnotě. Tento proces se při prudkém nebo intenzivním brzdění opakuje do takové doby, dokud nedojde buď k uvolnění brzdového pedálu z vůle řidiče, popřípadě až do chvíle krátce před zastavením. Dosahuje se tak dokonalého efektu přerušovaného brzdění, které na vozovce používají při sportovních

¹¹⁰ ČECH, Jiří. *Aktivní bezpečnost* [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: <http://www.mjauto.cz/aktivni-bezpecnost>

závozech jezdcí bez systému ABS. V případě použití systému ABS probíhá vše nezávisle na řidiči. Zvyšuje se aktivní bezpečnost vozidla, to je ovladatelným i při mnohých kritických situacích, zmenšuje se nebezpečí smyku, a je dokonce možné brzdit i v zatáčkách. Systém ABS pracuje i na nezpevněném povrchu, při mokru nebo náledí s téměř stejnou účinností jako v případě suché vozovky. Systém dále zabráňuje zablokování kol vozidla při brzdění maximální silou. Nedochozí k nekontrolovatelnému klouzáni vozidla, stále je možnost vozidlo řídit. Elektronické rozdělování brzdné síly provádí regulaci brzdného tlaku mezi zadními a předními koly, takže i na zadní nápravě je umožněn maximální brzdový výkon, aniž by docházelo k tzv. „přebřzdění“ vlivem odstředivých sil, a v důsledku toho vybočení zádi vozidla s osy jízdy. Přední brzdy se tím méně zahřívají, a tak se zmenšuje nebezpečí zeslabení účinku těchto brzd v důsledku ohřevu. Tím se zmenšuje brzdná dráha, a to je vždy výhoda pro bezpečnost. ABS také spolehlivě zabráňuje zablokování kol při intenzivním brzdění. Dokud se totiž kola nezablokují, mohou vedle hlavní brzdné síly přenášet také dostatečné postranní síly, takže vozidlo zůstává při jízdě říditelné a stabilní. To pro řidiče znamená významnou výhodu pro zachování bezpečnosti. Při takovém způsobu brzdění je možné se případné překážce vyhnout nebo ji zcela objet.¹¹¹

¹¹¹ ČECH, Jiří. *Aktivní bezpečnost* [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupné z: <http://www.mjauto.cz/aktivni-bezpecnost>

8 VYTÝČENÍ HYPOTÉZ

Pracovní hypotézy vycházejí z cíle praktické části diplomové práce, kterým je analýza technických a lidských faktorů podílejících se na bezpečnosti provozu na komunikacích a srovnávací analýza za vymezené období.

Teoretická část bylo zaměřená především na řidiče ve věku 18-25 let a na řidiče starší 65 let. Mladší řidiči totiž často riskují za volantem, a to hlavně kvůli rychlé jízdě, špatnému předjíždění, ale také kvůli tomu, že se čím dál tím více řidičů začalo před jízdou požívat alkohol, nebo drogy. Čím dál tím více mladých řidičů, také začalo vlastnit svoje vozidlo, a to kvůli dojíždění do práce, protože pro mladé lidi není moderní používat prostředky hromadné dopravy.

U starších lidí je pak problém ve zdraví. Spousta starých lidí, kteří ještě pořád jezdí svými vlastními vozidly, mají problémy se zrakem nebo sluchem. Sluch a zrak je však velice důležitý. Pokud jsou však tyto smysly oslabeny, dochází často k nehodám. Je totiž snadné pak přehlédnout zelenou na semaforu nebo přeslechnout vozidla s modrým výstražným znamením.

Pro praktickou část byly zvoleny 2 hypotézy.

Hypotéza č.1.

Nejvíce nehod je způsobeno řidiči ve věku 18-25 let. I když existuje řada bezpečnostních akcí, které by měly složit ke snížení nehodovosti, tak dle ankety tomu tak není. Téměř polovina lidí si myslí, že bezpečnostní kampaň nemá vliv na snížení nehodovosti.

Hypotéza č.2.

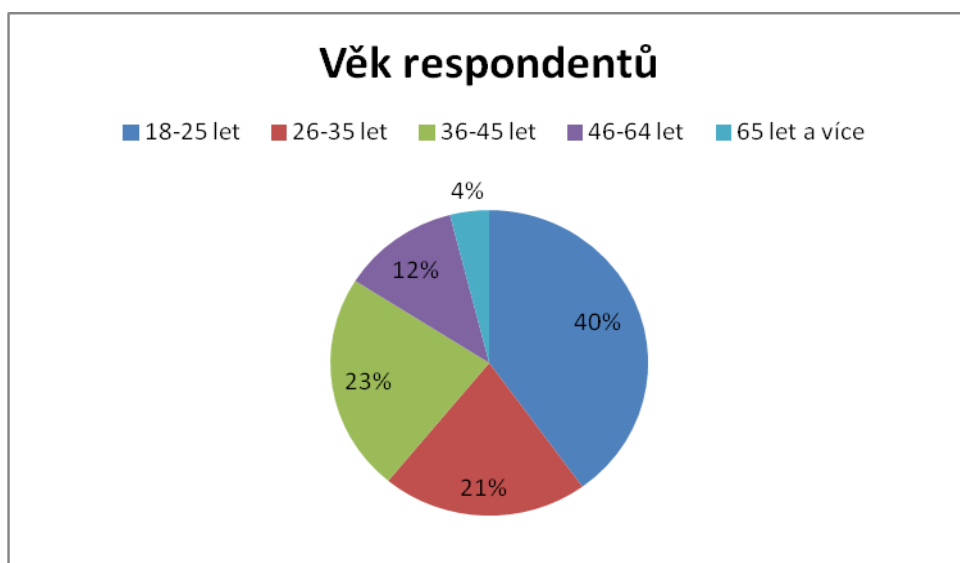
Jízda pod vlivem alkoholu a pod vlivem drog je nejčastějším příčinou dopravních nehod u řidičů ve věku 18-25 let.

Tyto hypotézy budou zhodnoceny v praktické části diplomové práce v kapitole nazvané Vyhodnocení hypotéz. Vyhodnocení budu na základě statistických údajů a na základě vlastního průzkumu, a to pomocí dotazníku.

9 CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO PROBLÉMU

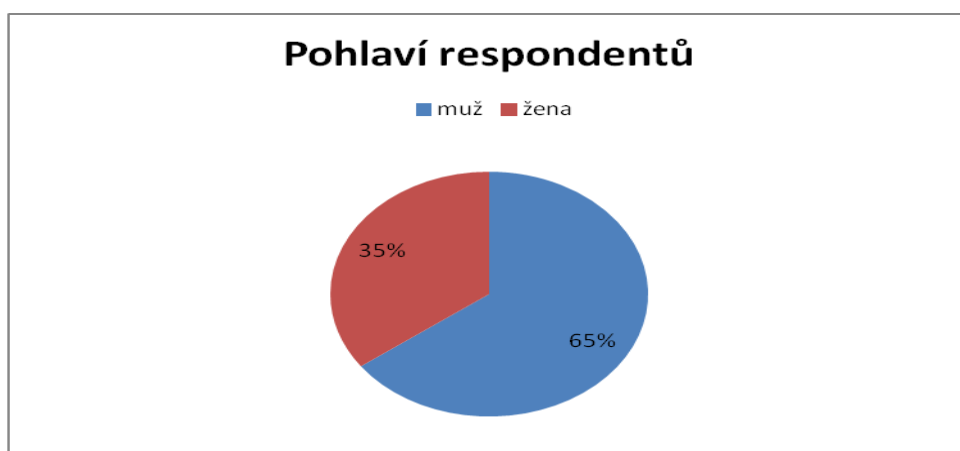
Dotazník byl předložený lidem se základním vzděláním, učňovského oboru, střední školy a vysoké školy. Dotazník vyplňovalo celkem 100 lidí pomocí elektronického formuláře. Dotazovaní byli osoby nad 18 let, u kterých se předpokládalo, že všichni již vlastní řidičský oprávnění, což všichni vlastnili.

Nejvíce odpovídali lidé ve věku 18-25 let a to v počtu 40 %. Druhou nejpočetnější skupinou, která odpovídala na otázky, byli osoby ve věku 26-35 let. Nejméně odpovídali lidé ve věku 65 let a více, a to v počtu 4 % lidí.



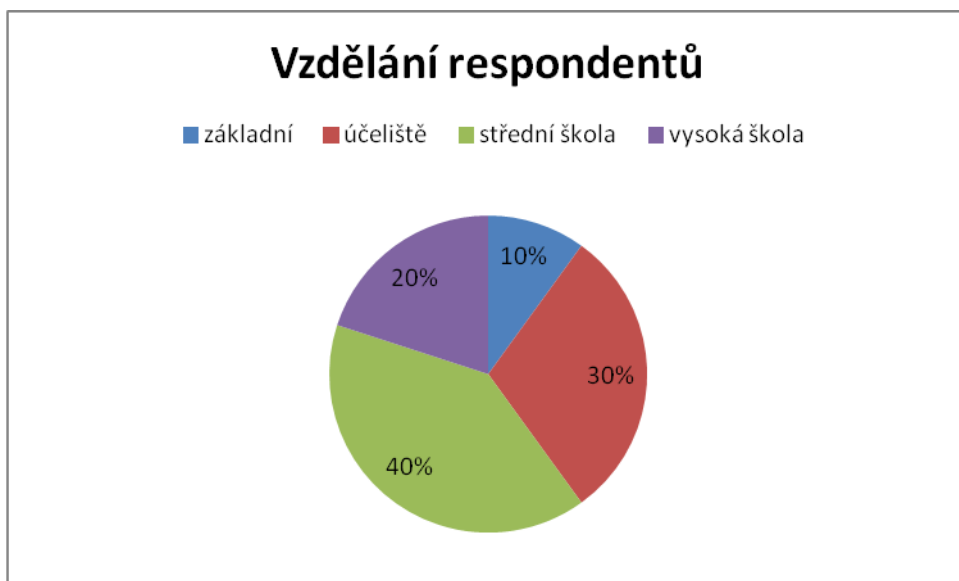
Zdroj: *vlastní*

Druhou otázkou bylo, zda je respondentem žena nebo muž. Podle odpovědí bylo více mužů a to 65% a 35% žen.



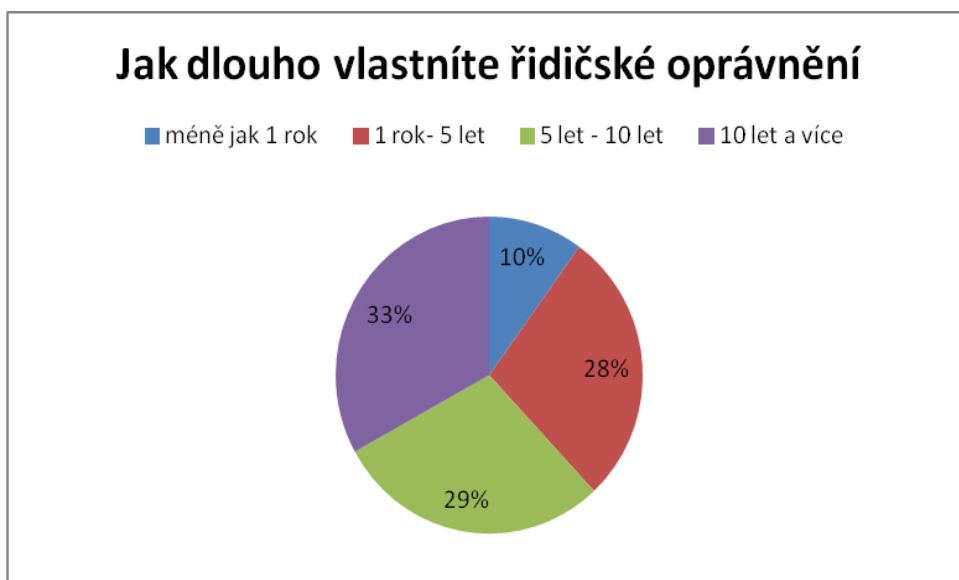
Zdroj: *vlastní*

Následující otázka se zaměřovala na vzdělání respondentů. 10% lidí má základní vzdělání, střední školu absolvovalo 40% respondentů, učiliště absolvovalo 30% a 20% respondentů má vysokou školu.



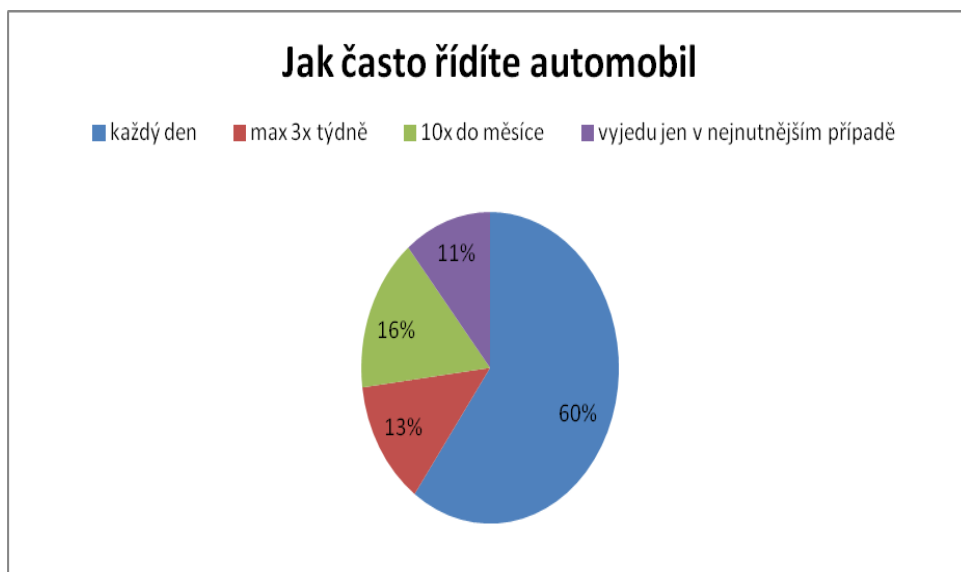
Zdroj: vlastní

Otázka č. 4 se zaměřovala na to, jak dlouho vlastní respondenti řidičské oprávnění. 10% lidí odpovědělo, že řidičský oprávnění vlastní méně jak 1 rok. 28% lidí vlastní řidičské oprávnění 1-5 let. Mezi 5-10 lety vlastní 29% lidí řidičské oprávnění. A 33% respondentů vlastní řidičské oprávnění více jak 10 let.



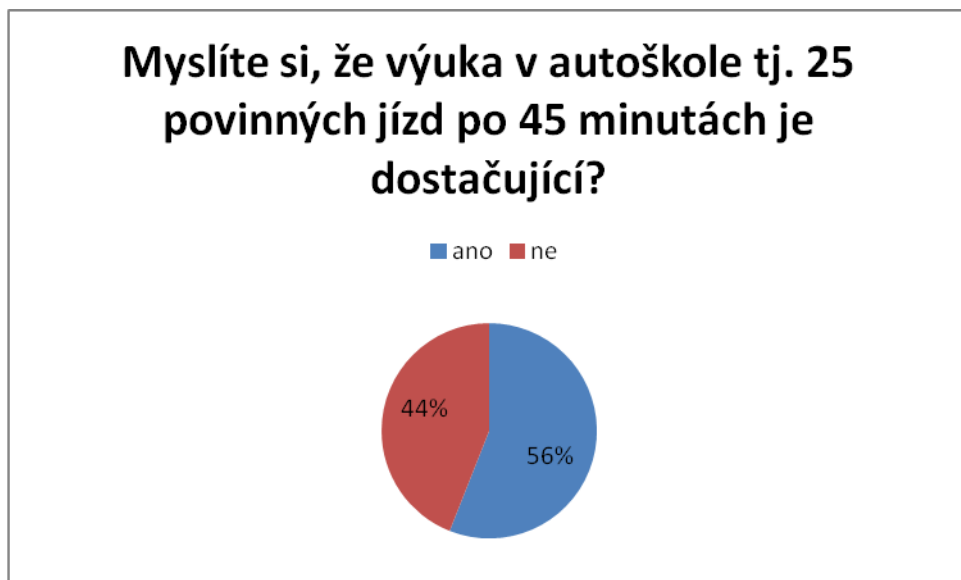
Zdroj: vlastní

Další otázka se zaměřovala na to, jak často respondenti řídí automobil. Více jak polovina, tj. 60% řídí auto každý den. 13% řídí automobil max 3krát za týden. 10krát do měsíce vyjede 16% respondentů. V nejnútnejších případech vyjede 11% lidí.



Zdroj: vlastní

Další otázka se zaměřovala na názor lidí, jak vidí, že výuka v autoškole má 25 povinných jízd. 56% lidí se myslíš, že výuka v těchto hodinách je dostačující. Zbytek si myslíš, že tento počet hodin a lekcí je nedostačující.



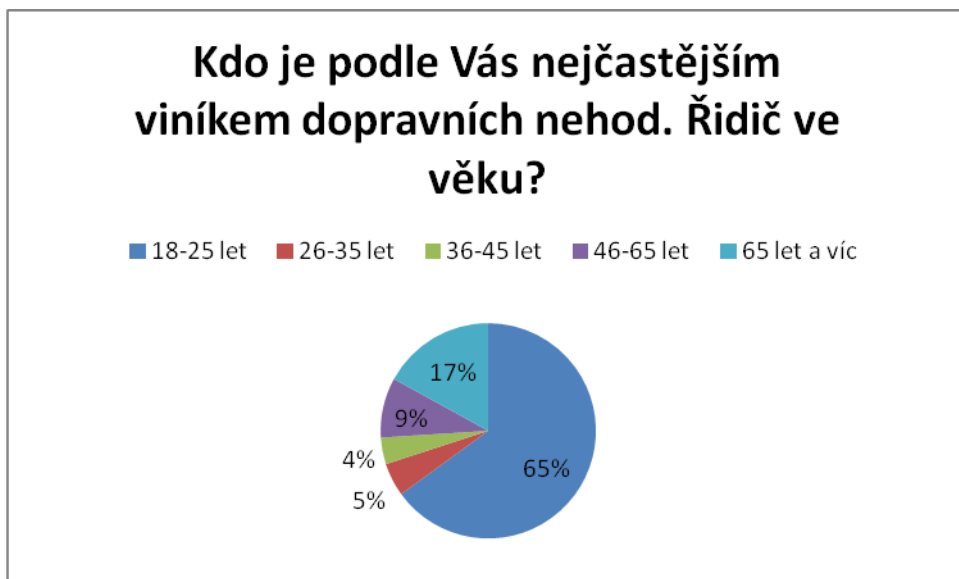
Zdroj: vlastní

V otázce č. 7 jsem se tázala, zda si respondenti myslí, že nejčastějšími viníky dopravních nehod jsou muži nebo ženy. Dle respondentů nejčastějšími viníky jsou v 51% muži a zbytek ženy,



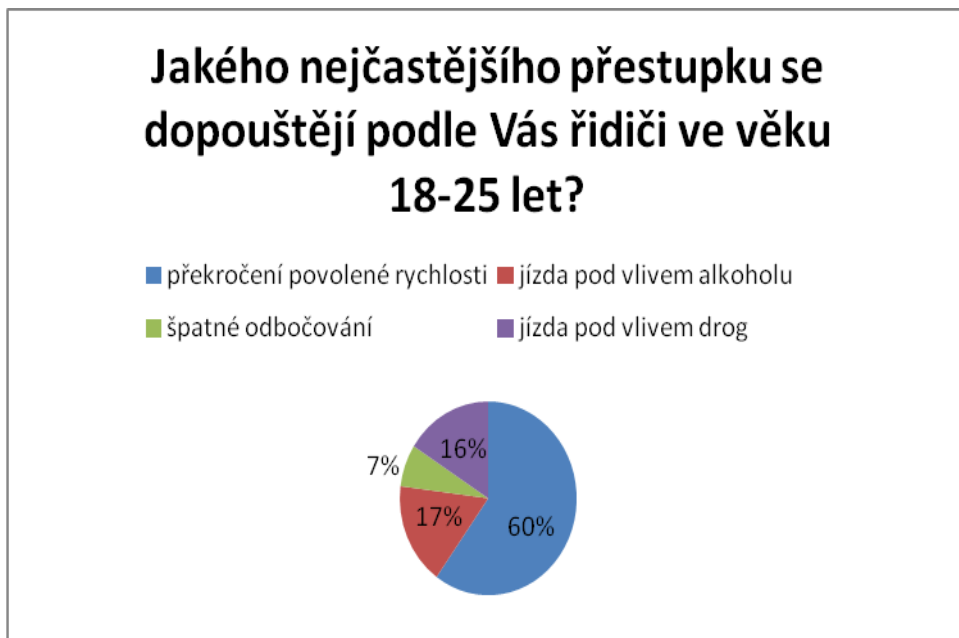
Zdroj: *vlastní*

Další otázka pod číslem 9 se zaměřovala na nejčastější viníky dle jejich věku. Podle názoru respondentů jsou nejčastějšími viníky řidiči ve věku 18-25 let a to v případě 65%. Naopak nejzodpovědnějšími řidiči jsou řidiči mezi 36-45 rokem.



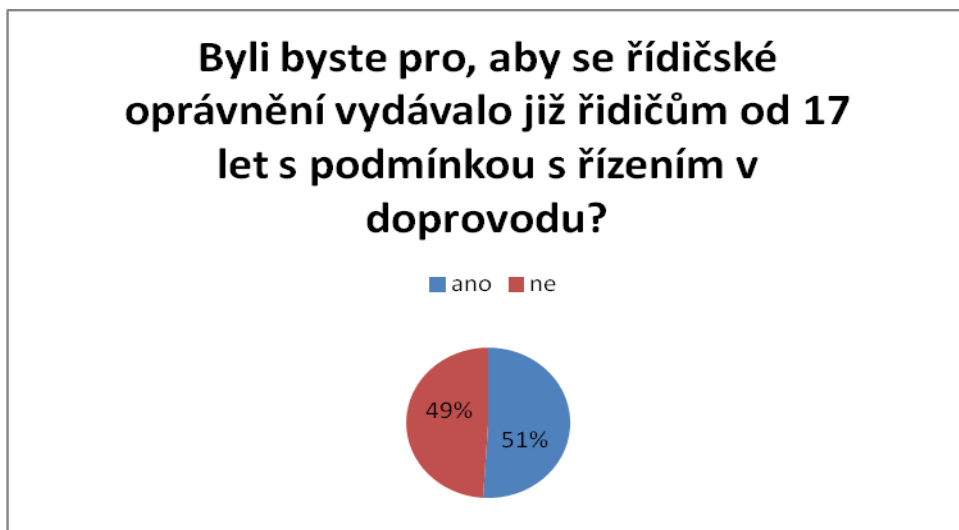
Zdroj: *vlastní*

V další otázce respondenti odpověděli, že nejčastějšího přestupku se dopouštějí řidiči ve věku 18-25 let v tom, že překročí povolenou rychlost. Druhým největším přestupkem podle respondentů je jízda pod vlivem alkoholu. Naopak nejméně přestupků se dopouštějí ve špatném odbočování, dle názoru 7% dotazovaných.



Zdroj: vlastní

Otázka č. 10 se ptala respondentů, zda by respondenti byli pro, aby se řidičské oprávnění vydávalo již od 17 let, za předpokladu, že podmínkou bude řízení v doprovodu. 51% se myslí, že je to dobrý nápad a skoro téměř lidí 49% si myslí, že to není vhodné.



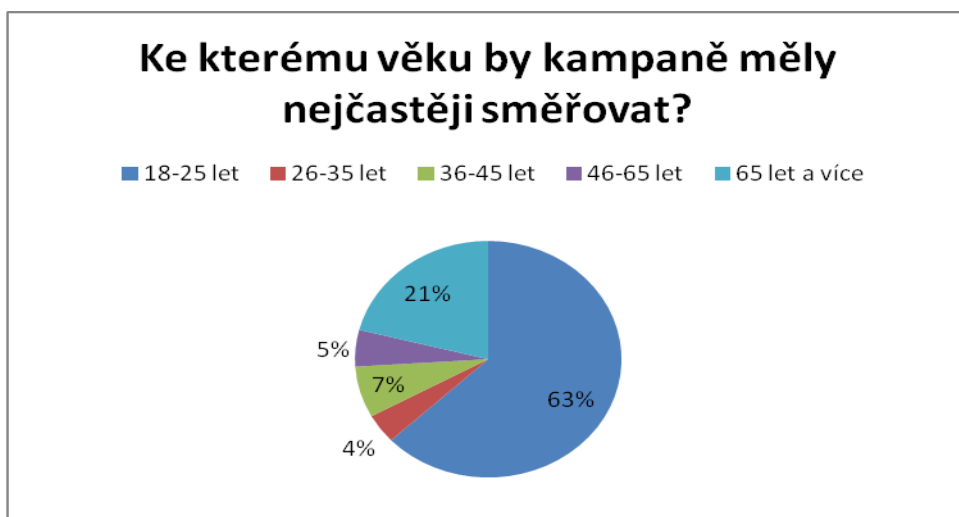
Zdroj: vlastní

Otázka č. 11 se ptala na názor respondentů, zda mají bezpečnostní kampaně nějaký vliv na snížení nehodovosti. Stejný počet, a to 39% respondentů si myslí, že buď kampaň nemá žádný vliv na snížení, a nebo podle toho o jakou kampaň jde. Pouze 22% lidí si myslí, že bezpečnostní kampaň pomůže nehodovost snížit.



Zdroj: vlastní

Další otázka se opět zaměřila na bezpečnostní kampaně, a to na věk na který by se měli zaměřovat. Nejvíce lidí si myslí, že by kampaň měla být zaměřena na lidi mezi 18-25. rokem. Naopak nejvíce lidí si myslí, že kampaň by nemusela směřovat na lidi mezi 26-35 lety.



Zdroj: vlastní

Další otázka se ptala respondentů, zda někdy přerušili rychlost mimo obec. Pouze 15% nikdy nepřekročilo rychlost obec. Za to 51% respondentů už někdy překročilo rychlost o více jak 10 km/hod.



Zdroj: *vlastní*

Další otázka se vrací k bezpečnostní kampani. Nejvíce respondentů zná kampaň Nemyslíš, zaplatíš! Naopak nejméně lidí se setkala s kampaní Zebra se za tebe nerozhledne. Velký počet lidí, tj. 11% bohužel nezná ani jednu kampaň.



Zdroj: *vlastní*

V otázce, zda respondenti někdy řídili pod vlivem alkoholu, odpovědělo 57% respondentů, že nikdy pod vlivem alkoholu nejelo, ale bohužel 34% se s alkoholem při řízení ve vlastní zkušenosti setkala.



Zdroj: *vlastní*

V další otázce odpovídali respondenti na to, zda by častější kontroly pomohly snížit nehodovost. 52% lidí já takového názoru, že častější kontroly mohou přispět ke snížení nehodovosti. 34% lidí si myslí, že takto se nehodovost nesníží.



Zdroj: *vlastní*

Předposlední otázka se zaměřovala na tresty řidiče recidivisty. Respondenti odepsali, že nejvhodnější trest pro takové řidiče je odebrání řidičského oprávnění. O 6 % méně lidí si myslí, že nejlepší by byla peněžitá pokuta. Naopak nejméně lidí si myslí, že by bylo nejvhodnější odebrat motorové nebo nemotorové vozidlo.



Zdroj: *vlastní*

Poslední otázka se ptala respondentů zda dostali někdy uložený peněžitý trest nebo alespoň to bylo řešeno domluvou. Nejvíce lidí přiznalo, že alespoň jednou spáchali přestupek. Na druhou stranu 37% lidí přestupek nikdy nespáchalo.



Zdroj: *vlastní*

10 ANALÝZA SILNIČNÍ NEHODOVOSTI

Dopravní nehodovost v silničním provozu je stále diskutované téma a jakékoliv opatření vedoucí ke snížení počtu či závažnosti následků dopravních nehod je přijímáno kladně. Dochází-li na určitém dopravním místě k vyššímu počtu dopravních nehod, je vždy nutné provést podrobnou analýzu mapující důvody vzniku těchto nehod. Na základě této analýzy lze potom provádět predikci vzniku a vývoje dopravních nehod, příp. navrhnout opatření na zvýšení bezpečnosti provozu, zlepšení plynulosti provozu atp. Praktická část mé práce se zaměřuje na praktická hlediska. Zabývá se analýzami nehod podle různých příčin.¹¹²

„Bezpečnost silniční dopravy se zvláště v poslední době stává středem pozornosti společnosti. Jednou z možností aktivního přístupu k řešení problémů dopravní nehodovosti je klinická-hloubková analýza nehod. Má sloužit k objektivní identifikaci, analýze a posléze k řešení míst častých dopravních nehod. Měla by být z velké části nezávislá na činnosti a výsledcích práce organizací a institucí, jež mají ze zákona povinnost se účastnit při řešení a likvidaci dopravních nehod (lékařská služba první pomoci, vyšetřovací orgány Policie ČR, hasiči). Cílem hloubkové analýzy dopravních nehod je získat věrohodné a ničím nezkreslené poznatky o vzniku, průběhu a následcích dopravních nehod a to především se zvláštním důrazem na zjištění prvotních příčin jejich vzniku.“¹¹³

Základním zdrojem dat o nehodovosti v ČR je policejní databáze silniční dopravní nehodovosti ČR na PP ČR. Počet usmrcených se sleduje primárně v období do 24 hod. po nehodě, avšak pro srovnávací účely v mezinárodním měřítku i do 30 dnů po nehodě. Souhrnné údaje o nehodovosti v ČR jsou publikovány měsíčně na www stránkách Ministerstva vnitra, ročně jsou publikovány v tištěné ročence „Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR“.¹¹⁴

¹¹²MAHDALOVÁ, Ivana. *ANALÝZA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATKÁCH V ČESKÉ REPUBLICE* [online]. 2010 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: http://perverscontacts.upce.cz/17_2010/Mahdalova.pdf

¹¹³ANDRES, Josef. *Hloubková analýza nehod* [online]. 2007 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/hloubkova-analyza-nehod/>

¹¹⁴TECL, Jan. *Zdroje dat-dopravní nehodovost* [online]. 2007 [cit. 2014-10-09]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/zdroje-dat-dopravni-nehodovost/>

10.1 DOPRAVNÍ NEHODY

Čím víc vzrůstá hustota silničního provozu, tím víc roste i nehodovost. Problémem naší společnosti zůstává nepříznivý stav nehodovosti. Jde o negativní jev, který charakterizují velké ekonomické škody, vysoký počet zraněných a usmrcených osob. Přesto bychom mohli konstatovat, že počet dopravních nehod byl v roce 2009 nejnižší od roku 1990. V roce 2009 Policie ČR šetřila 74815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3536 těžce zraněno a 23777 osob utrpělo lehká zranění. Z policejních statistik vyplývá, že každých sedm minut vyjžděli příslušníci Policie české republiky k dopravní nehodě.¹¹⁵

Jak již bylo zmíněno, tak největší podíl na bezpečnosti na pozemních komunikacích má lidské chování. Bezpečnost v dopravě se odvíjí od zodpovědnosti, znalosti a zkušenosti řidičů. Důležitým prvkem jsou i dobré psychické a fyzické vlastnosti řidičů.

Dopravní nehodu lze definovat jako určitou událost, v jejímž důsledku vznikne škoda na majetku, zranění nebo smrt, a to v souvislosti s dopravním provozem.¹¹⁶

Každou dopravní nehodu můžeme rozdělit na dvě části. První částí je jednání účastníka, který svým chováním nehodu zapříčinil. Druhou částí je pak samotná událost, tedy srážka, havárie nebo náraz.

10.2 NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD

Nejčastějšími příčinami dopravních nehod jsou nepřiměřená rychlost a nesprávný způsob jízdy. Právě nepřiměřená rychlost patří mezi nejtragičtější příčiny. Čím větší je rychlost, tím větší je pravděpodobnost dopravní nehody a následně tragických následků.

Nepozornost, tedy nevěnování se řízení, je uváděna jako nejčastější a nejzávažnější příčina dopravních nehod. Jak již bylo řečeno, pozornost se snižuje například při monotónní a dlouhé jízdě. Pozornost ztrácíme i na velkých nepřehledných křižovatkách. Dalším důvodem

¹¹⁵BRÁZDA, Jan. *Dopravní nehoda – metodika vyšetřování a některé postupy* [online]. 2014 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/5-2009/Dopravni_nehoda_-_metodika_vysetrovani.htm

¹¹³ BRÁZDA, Jan. *Dopravní nehoda – metodika vyšetřování a některé postupy* [online]. 2014 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/5-2009/Dopravni_nehoda_-_metodika_vysetrovani.htm

proč ztrácíme nepozornost je například telefonování za jízdy, prohlížení billboardů, nebo myslíme prostě na něco jiného.¹¹⁷

Dalším problémem je nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Stačí popojíždění v koloně, kdy nedáváme pozor a stane se hned nehoda. Řidič by měl držet takovou vzdálenost za vozidlem, které jede před ním, aby stačil zastavit.

Tabulka č. 3. - Nejčastější důvody nehodovosti

Hlavní příčiny nehod	Počet nehod v letech				
	2010	2011	2012	2013	2014
Nepřiměřená rychlost	14633	13426	14529	14633	12783
Nesprávné předjíždění	1543	1458	1418	1383	1517
Nedání přednosti v jízdě	12060	11559	12260	12342	12751
Nesprávný způsob jízdy	39219	39666	42234	44022	45790

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Nejčastější problém nehod je v nepřiměřené rychlosti a v nesprávném způsobu předjíždění. Jen za rok 2010 se stalo na silnicích 3485 nehod kvůli nepřiměřené rychlosti a 3726 nehod kvůli nesprávnému způsobu jízdy. Jen o něco méně bylo nehod kvůli nedání přednosti v jízdě, a to 1663 nehod. Nejméně nehod bylo z důvodu špatného předjíždění. V roce 2011 se stalo téměř o sto více nehod díky nesprávnému způsobu jízdy a to přesně 3726. Naopak kleslo počet nehod díky nepřiměřené rychlosti a to na 3365. Nedání přednosti v jízdě zůstalo téměř stejné v počtu nehod a to na 1602. Naopak stoupl počet nehod v předjíždění s číslem 205. Další nárůst nehod byl v roce 2012 u nesprávného způsobu jízdy na 3930 nehod, u nedání přednosti v jízdě 1639 a i u nesprávného předjíždění na 216. Naopak klesl počet nehod v nepřiměřené rychlosti na číslo 3657. To klesalo i v roce 2013 a to 152 nehod méně. Dále nehody klesly i u nesprávného předjíždění, a to 39 nehod. Opět stoupl počet nehod v nedání přednosti v jízdě o 10 nehod a v nesprávném způsobu jízdy kde se počet nehod zvýšil na 3993. V roce 2014 bylo nejčastějším problémem nesprávný způsob jízdy, který se od roku 2013 zvýšil na 45 790 nehod, ale naopak se snížil počet nehod způsobný nepřiměřenou rychlostí, a to na 12 783 nehod.

¹¹⁷ □ *Nepozornost za volantem: řidiči podceňují nebezpečí* [online]. 2014 [cit. 2014-10-09]. Dostupné z: <http://www.mondialassistance.cz/corporate/images/Nepozornost%20za%20volantem%20MA.pdf>

10.3 ANALÝZA NEHODOVOSTI PODLE DRUHU KOMUNIKACE V LETECH 2011-2014

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Může mít charakter stavby (prakticky vždy u dálnic a silnic, ve většině případů u místních komunikací), která je podle současné české právní úpravy samostatnou nemovitou věcí nezapisovanou do katastru nemovitostí, nebo se může jednat o pozemek či jeho část (typické u účelových komunikací).¹¹⁸

Podle zákona můžeme rozdělit pozemní komunikace na dálnice, silnice I, II a III. třídy a dále na silnice sledované a komunikace místní.¹¹⁹

Dálnice složí pro rychlou a mezinárodní přepravu. Povolená rychlost na dálnici je nejvýše 130 km/h pro osobní automobily a nejméně pro rychlost 80 km/hod. Pro osobní automobily je povolená rychlost dle konstrukce, avšak nejvíce právě do 130 km/hod.

Silnice I. třídy jsou také stavěné především pro rychlou a mezinárodní dopravu. Mezi silnice první třídy můžeme zařadit tzv. rychlostní silnice, to jsou silnice, kde je také povolená rychlost do 130 km/hod. Silnice první třídy ze zákona vlastní stát, ale stará se o ně Ředitelství silnic a dálnic.

Silnice II. třídy složí ke spojování okresů. Pokud bychom chtěli po silnici II. třídy převážet nadrozměrný náklad, je třeba o to požádat Krajský úřad, který má toto v kompetenci, stejně jako zrušení komunikace.¹²⁰

Silnice III. třídy slouží ke spojení obcí.

Místní komunikace jsou takové komunikace, která slouží většinou místní dopravě na území obce.

Sledovaná komunikace je komunikace ve větších městech, kde je velký provoz. Jedná se především o Prahu a Plzeň.

¹¹⁸ Wikipedia. [online]. [cit. 8. 6. 2014]. Dostupné na WWW:
<http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemní_komunikace>.

¹¹⁹ *Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa* [online]. 2012 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z:
<http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>

¹²⁰ *Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa* [online]. 2012 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z:
<http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>

Účelové komunikace slouží ke spojení nemovitostí, tedy slouží především vlastníkům právě těchto nemovitostí.¹²¹

Tabulka č. 4 – Počet nehod podle druhu komunikace

Druh komunikace	Počet nehod a úmrtí za rok 2011-2014			
	2011	2012	2013	2014
Dálnice	2096	2446	2546	2549
Silnice I. třídy	12089	13387	13387	13286
Silnice II. třídy	10941	12019	12019	12674
Silnice III. třídy	9394	10450	10450	10304
Komunikace sledovaná	12783	13097	13097	12852
Komunikace místní	24409	29332	29332	30236
Účelová komunikace	3425	3567	3567	3958

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

V roce 2011 se stalo nejvíce nehod na komunikacích místních a to 24 409, při nichž zemřelo 52 lidí. Druhou nejnebezpečnější komunikací se stalo komunikace sledovaná a to 12783. O něco nižší byla nehoda na silnici I. třídy, kde se stalo nehod 12 089, na silnicích druhé třídy 10 941 a třídy třetí 9394, kde zemřelo 118. Nejnižší dopravní nehody se staly na komunikaci účelové, kde se stalo 3425 nehod a zemřelo 5 lidí a úplně nejméně nehod se stalo na dálnici, kde bylo 2096 nehod a zemřelo lidí 21. I v dalším roce se stalo na dálnici nejméně nehod a to 2446 a zároveň ubylo mrtvých o jednoho člověka. O něco stoupla nehodovost na účelových komunikacích na číslo 3657, ale počet mrtvých zůstal stejný. Rapidně se zvýšil počet nehod na místní komunikaci na 39332 a zemřelo o 9 lidí více. Podobný nárůst nehodovosti zaznamenala komunikace sledovaná na 13097, ale se snížením mrtvých o 11 lidí. Na silnicích třetí a druhé třídy byl nárůst, ale nižší než tomu bylo třeba u komunikace místní,

¹²¹ *Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa* [online]. 2012 [cit. 2014-10-07]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>

U silnice druhé třídy na 12019, s nižším počtem mrtvých, 143 a u silnice třídy třetí na 10450, kde přišlo o život ale o dva lidi více.

10.4 ANALÝZA NEHODOVOSTI PODLE VINÍKA, JENŽ POŽIL ALKOHOL V LETECH 2010-2013

Mezi ostatní účastníky provozu nepatří jen řidiči automobilů, kamionů nebo motocyklů, ale i chodci, cyklisté a v neposlední řadě spolujezdcí.

Nejen řidiči osobních a dopravních automobilů jsou viníky nehod. Nesmíme opomenout chodce a cyklisty, kteří se také dopouštějí přestupků a často svým arogantním chováním zavíní nehodu. Musíme připustit, že jsou na silnici mnohem více ohroženi než řidiči automobilů, je třeba proto dbát na vyšší opatrnost.

Za chodce považujeme člověka jdoucího po chodníku, či krajnici, dále osobu tlačící kočárek nebo invalidní vozík, ale i osobu pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích. Jsou to právě chodci, co bývají nejčastěji ohroženi při dopravních nehodách.

Velice důležitým faktorem je, aby chodci přecházeli vozovku na přechodu pro chodce nebo na vyznačených místech. Měli by přecházet komunikaci pouze na zelenou a ne v zatáčce mezi stojícími automobily. Je zapotřebí si uvědomit, že ani na přechodu pro chodce nemají absolutní právo a měli by tedy dbát zvýšené opatrnosti. Nikdo z řidičů nedokáže zastavit svoje vozidlo v případě, kdy mu někdo náhle vstoupí do vozovky. Chodci jsou nejen dospělí lidé, ale i malé děti, které jdou například do školy a musí přejít vozovku. Dále potom starší nebo handicapovaní lidé s menší pohyblivostí. Malé dítě nemá tak rozvinutou pozornost, aby zachytilo blížící se auto včas. Pokud je dítě zaměstnáno přecházením ulice, nestíhá současně sledovat projíždějící auto. Děti si často hrají u silnic nebo na parkovištích, kvůli tomu pak dochází k častějším nehodám.

Stejně omezené vnímání mohou mít i starší lidé. Každý řidič by proto měl předvídat, protože nikdy neví, co se může stát.

Stejně tak jako chodci, tak i cyklisté jsou účastníky provozu na komunikacích. Podle statistik jsou cyklisté vystaveni nehodám čtyřikrát více než řidiči automobilů. Pro cyklisty je nejdůležitější jejich viditelnost. Dále by měl každý cyklista dbát na technický stav svého kola. Zapotřebí je také nošení ochranných pomůcek, např. helmy. To je sice povinné jen u dětí, ale u dospělých nošení helmy dokáže ochránit při nehodě od vážných úrazů. U mnoha cyklistů je

to ovšem hodně podceňované.

Na pozemních komunikacích se cyklisté často chovají nezodpovědně.

Proplétají se mezi vozidly, svou nepřiměřenou jízdou ohrožují chodce a neukazují směr jízdy. Svým nezodpovědným chováním ohrožují ostatní účastníky provozu a sami riskují svůj život.

V posledních letech se zvýšil rozvoj cyklistiky. Problémem je, že cyklostezek nepřibývá a velmi často na sebe nenavazují. Cyklisté jsou pak nuceni přejíždět často frekventované pozemní komunikace, a tím pak snadno dochází k nehodám.

Nejčastější příčinou nehod u cyklistů je nepřiměřený styl jízdy, nezvládnutí řízení jízdního kola nebo nedání přednosti v jízdě. Tyto všechny jevy mají za následek nehodovost na silnicích. Velmi často si cyklisté myslí že jsou na silnicích sami. Při odbočování zapomenou ukázat paží, jakým směrem se vydají dále. V noci jezdí na neosvětlených kolech a v nevýrazném oblečení, takže je řidiči motorových vozidel snadno přehlédnou. Dalšími nejčastějšími nehodami jsou nehody, kdy se na kole veze více lidí, při čemž je vozidlo konstruováno pouze pro jednu osobu. Řidiči neudrží stabilitu a hrozí jí pád z kola.¹²²

Cyklisté mohou sami vyjet na silnici až od 12 let, do 12 let musí jet v doprovodu starších. Pokud chtějí řidiče předcházet nehodám na kolech, tříkolkách a dalších nemotorových vozidel je třeba, aby se používali barevné oblečení nebo reflexní prvky. Kolo měli řádně osvětleno odrazovými světly a světly blikajícími. Dále by si řidiči nemotorových vozidel měli uvědomit, že jsou stejnými účastníky silničního provozu jako jsou řidiči motorových vozidel, tedy měli by se řídit zákony, který tyto předpisy vymezují.¹²³

V následující tabulce je srovnání nehod od roku 2010 do roku 2013, kdy viníkem nehody byl řidič pod vlivem alkoholu. Z tabulky je patrné, že došlo k mírnému snížení počtu nehod u řidičů motorového vozidla, ke snížení úmrtnosti došlo dokonce o více než polovinu. Postupně se od roku 2009 snížil počet nehod z 4992 na 4030 v roce 2012.

¹²²Rok 2008: *Nehod ubylo všude. Jejich obětí bohužel ne* [online]. 2008 [cit. 2014-10-09]. Dostupné z: <http://zlinsky.denik.cz/nehody/rok--nehod-ubylo-vsude-jejich-obeti-bohuzel-ne-.html>

¹²³Rok 2008: *Nehod ubylo všude. Jejich obětí bohužel ne* [online]. 2008 [cit. 2014-10-09]. Dostupné z: <http://zlinsky.denik.cz/nehody/rok--nehod-ubylo-vsude-jejich-obeti-bohuzel-ne-.html>

Tabulka č. 5.- Počet nehod dle účastníku silničního provozu

Účastníci silničního provozu	Počet nehod			
	2010	2011	2012	2013
Řidiči motorového vozidla	4271	4396	4030	3775
Chodci	201	190	206	180
Cyklisté	531	639	727	723
Ostatní	12	17	11	8
Celkem	5015	5242	4974	4686

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Počet nehod ostatní byl nejvyšší v roce 2011, kdy způsobili 17 nehod. Naopak nejnižší počet nehod bylo v roce 2013, kdy jich způsobili jen 8. V roce 2010 to bylo 12 nehod a v roce 2012 to bylo o jednu nehodu více, tedy 11. Nejčastěji způsobují nehody řidiči motorového vozidla. Opět nejvíce nehod se stalo v roce 2011, a to 4396. Nejnižší počet nehod byl v roce 2013 s číslem 3775. V roce 2010 se stalo 4271 nehod a v roce 2012 se stalo nehod 4030. Druhým největším rizikem na silnicích jsou cyklisté. Ti bourali nejvíce v roce 2012 kde se stalo nehod 727, nejméně se jich stalo v roce 2010. V roce 2011 způsobili 639 nehod a v roce 2013 to bylo nehod 723. Dalšími problémovými účastníky na silnicích jsou chodci. Ti nejméně způsobili nehody v roce 2011, kde se stalo 190 nehod a nejvíce v roce 2012 tam způsobili 206 nehod. V roce 2010 se stalo 201 nehod a v roce 2013 180 nehod na kterých měli podíl chodci.

V následující tabulce můžeme vyčíst, kolik zavili řidiči nehod pod vlivem alkoholu a také drog.

Tabulka č. 6- Nehoda řidičů pod vlivem alkoholu

Alkohol a drogy	Počet nehoda řidičů pod vlivem alkoholu (v letech)				
	2010	2011	2012	2013	2014
Do 1 promile	1554	1422	1420	1188	990
Přes 1 promile	3447	3533	3533	3467	3607
Alkohol a drogy	14	16	43	31	40

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Účastníci silničního provozu, kteří požili alkohol do 1 promile, zavinili v roce 2009 1554 nehod, z toho 37 bylo smrtelných. V následujících letech, tedy do roku 2013, zavinili méně nehod, a to 1188. Také počet smrtelných nehod se snížil z 37 na 11.

Řidiči, kterým policisté naměřili přes 1 promile, zavinili v roce 2009 podstatně více nehod než řidiči, kteří nadýchali do 1 promile, a to 3447 dopravních nehod. Z tohoto počtu bylo mrtvých 64. Tento počet zaviněných nehod se od roku 2009 nesnižuje, spíše se udržuje nebo zvyšuje, jako tomu bylo v roce 2012. Počet mrtvých v této kategorii se snižoval, až do roku 2012, kdy nastal obrat a počet se začal znovu mírně navyšovat.

Co se týče řidičů, kteří byli pod vlivem drog, tak ti zavinili podstatně méně nehod. V roce 2009 to bylo 14 dopravních nehod, z toho jeden člověk zemřel. V roce 2012 počet nehod rapidně stoupl, ze 14 na 43, což je vysoký nárůst. Počet mrtvých v této kategorii v roce 2012 byl 2. V loňském roce počet nehod zase klesl, a to z 43 na 31, a naopak se zvýšil počet usmrcených při nehodách, ze 2 na 4.

10.5 ANALÝZA NEHODOVOSTI PODLE VĚKU ŘIDIČE

Řidiče můžeme rozdělit do několika skupin podle věku, jsou to řidiči ve věku od 15-17 let, to jsou řidiči, který vlastní řidičské oprávnění na motocykly do určité kategorie. Další skupinou jsou od 18-20, to jsou řidiči jak motocyklů, tak i osobních automobilů. Následuje skupina od 21-24 let. Tihle řidiči už mohou vlastnit jakékoliv řidičské oprávnění. Nejčastější

nehody potkává řidiče ve věku 35 a 34 a ve věku 35 až 44. Tito řidiči jsou na silnicích hodně sebejistí a myslí si, že se jim nemůže stát žádná nehoda, protože už jsou dostatečně vyježdění a tím pádem mají dostatek zkušeností. Bohužel tomu tak není. Následují další dvě skupiny ve věku 45 – 55 a 56 – 64. Tihle řidiči nemají tak vysokou nehodovost jako předchozí dvě skupiny. Jako poslední skupina jsou řidiči nad 65 let. Tihle řidiči už jsou dosti opatrní, ale už nemají takový reakční schopnosti a pozornost jako dříve.

Podle statistiky vypracované Ministerstvem dopravy pro rok 2013 nejvíce dopravních nehod zavinili řidiči motorových vozidel ve věku 35-44 let, naopak nejméně ve věku 15-17 let. Avšak tato věková kategorie vykazuje nejvyšší závažnost nehod, a to 19,7 usmrcených osob na 1000 nehod. Druhou nejvyšší závažnost vykazují viníci ve věku 65 a více let, je to 12,9 usmrcených osob na 1000 nehod.

Co se týče praxe v řízení, tak řidiči s praxí do 5 let zavinili v loňském roce nejvíce dopravních nehod, a to 29%. Právě řidiči motorových vozidel s praxí do 5 let zavinili smrt až 138 osob.

Tabulka č. 7 - Dopravní nehody a jejich závažnost zaviněné řidiči motorových vozidel dle věku v roce 2013:

Věk	Počet nehod	Závažnost nehod (počet usmrcených na 1000 nehod)
15-17	203	19,7
18-20	3438	10,2
21-24	5965	9,7
25-34	13 496	8,3
35-44	13 695	8,6
45-54	8715	7,3
55-64	6568	9,9
65 a více	4023	12,9

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Následující tabulka slouží ke srovnání s rokem 2013. Jedná se tedy o dopravní nehody zaviněné podle věku, ale v roce 2009.

Nejvíce nehod způsobili řidiči ve věku 25-34 let. Nejméně naopak řidiči starší 65 let. Největší úmrtnost byla u řidičů mezi 15-17, dále pak u řidičů, kde je to 12,9 procent a u řidičů 18-20, kde se to pohybuje okolo 10%. Nejmenší úmrtnost je u řidičů mezi 45-54 lety věku, tam je to 7,3 procenta.

Tabulka č. 8. - Nehody podle věku řidiče v roce 2009

Věk řidiče	Počet nehod	Počet usmrcených
15-17	159	1
18-20	3676	44
21-24	5600	80
25-34	11 895	162
35-44	8426	90
45-54	5278	75
55-64	3985	47
65 a více	2387	54

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

V roce 2009 způsobili nejvíce nehody řidičů mezi 25-34 lety, kde byla úmrtnost 162 lidí. Naopak nejméně způsobili nehody řidiči ve věku 15-17, kde při nehodách zemřel 1 člověk. Řidiči ve věku 18-20 let způsobili 3767 nehod, u kterých zahynulo 44 lidí. Řidiči ve věku 21-24 způsobili 5600, kde byla úmrtnost 80 lidí. Třetí největší úmrtnost bylo u 90 lidí, kteří způsobili řidiči ve věku 35-44, počet nehod bylo 3246.

Z porovnání tabulek můžeme zjistit, že se nehodovost od roku 2009 zvýšila, a to téměř ve všech věkových kategoriích. K největšímu zvýšení nehodovosti došlo u řidičů věkové kategorie 35-44 let.

Následující tabulka nám ukazuje nehody zaviněné řidiči motorového vozidla podle praxe v řízení v roce 2013.

Tabulka č. 9. Počet nehod dle praxe řízení v roce 2013

Praxe v řízení	Zaviněné nehody (v %)
Do 5 let	29
6-10 let	17
11-15 let	11
16-20 let	11
21-25 let	6
26-30 let	5
31-35 let	4
Nad 35 let	7

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Nejčastěji bourají řidiči, kteří mají délku praxe menší jak 5 let, jedná se o 29%. Naopak nejméně bourají řidiči, kteří se pohybují na silnicích jako řidiči 31-35 let. Druhou nejpočetnější skupinou, kteří často zaviní nehody jsou řidiči s dobou praxe 6-10 let, ti zavinili 17% nehod. Na stejno, tedy 11 % nehod způsobili řidiči mezi 11-15 a 16-20 lety praxe. Řidiči, kteří mají praxi cca 21-25 let způsobili nehodu ve 25% a řidiči s dobou praxe 26-30 let zavinili 5% nehod.

11 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ

Na základě podkladů od Policie ČR je možnost vyhodnotit stanovené hypotézy.

Hypotéza 1 se vztahuje na řidiče 18-25 let. Zvolená hypotéza č. 1. předpokládala, že největší podíl na dopravních nehodách mají právě řidiči ve věku 18-25 let. Tato hypotéza se potvrdila i na základě dotazníku, který vyplňovala celkem 54 lidí. Respondenti se domnívali, že řidiči ve věku 18-25 let jsou nejčastějšími viníky nehod z důvodu, že jejich zkušenosti nejsou tak veliké. Tuto hypotézu, ale vyvrací statistické údaje, který uvádějí, že nejčastějšími viníky dopravních nehod jsou řidiči ve věku 26-35 let.

Hypotéza č. 2. předpokládala, že řidiči nejvíce způsobují dopravní nehody pod vlivem alkoholu a drog. Téměř každý respondent přiznal, že už jel pod vlivem alkoholu. Spousta mladých řidičů totiž vyjíždí na diskotéky a neseženou si řidiče, který nebude pít alkohol. Ale na základě statistických údajů bylo zjištěno, že řidiči ve věku 18-25 nezpůsobují nejčastěji dopravní nehody pod vlivem alkoholu a ani ne pod vlivem omamných látek. Nejčastějším důvodem nehodovosti na silnicích je nesprávný způsob jízdy.

12 NÁVRHY OPATŘENÍ PROTI NEHODÁM NA SILNICÍCH U ŘIDIČŮ DO 25 LET

Většina řidičů si neuvědomuje, že svoji jízdou ohrožují nejen sebe, ale i ostatní účastníky na silnicích. I když rok od roku počet nehod na silnicích klesá, je počet mrtvých a zraněných stále vysoký.

Nejvíce lidí umírá, když překročí povolenou rychlost mimo obec, ale i v obci. Mladí řidiči většinou ještě nejsou schopni odhadnout rychlost, která je zapotřebí, aby projeli bezpečně zatáčkou nebo takovou rychlostí, aby stačili včas zastavit na přechodu pro chodce.

S problematikou rychlé jízdy dále souvisí i to, že by měl řidič se držet od auta na takovou vzdálenost, na kterou je schopen umět zastavit. Bohužel tento problém nemají jen mladí řidiči, ale i řidiči starší, kteří se pohybují na silnicích déle.

Můžeme si například vzít příklad z Francie, kde se zaměřili na rychlou jízdu mimo obce a mělo to kladný dopad na bezpečnost na silnicích.

„Byla zavedena soustava postupů umožňující automatické vymáhání práva při překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Výsledkem je snížení dopravní nehodovosti a nárůst efektivity vymáhání práva. Jak ukazují první výsledky, tento systém vymáhání začal hrát významnou roli v bezpečnosti silničního provozu. Současné výsledky ukazují sestupný trend rychlosti vozidel (méně časté překračování nejvyšší dovolené rychlosti) a pokles dopravních nehod ve Francii. Tyto systémy neměly jen výrazně pozitivní dopady na některá specifická místa na silnicích, ale významně ovlivnily myšlení řidičů a tím vedly k reálné změně v jejich chování.“

Řidiči mladší 25 let by měli být právě do dodržení 25 let každé dva roky podrobováni přezkoušení jak z teoretické tak i z praktické části. Někteří mladí lidé totiž spoléhají u zkoušek, že dostanou otázky, které zrovna umí a ono jim to nakonec opravdu vyjde, ale jakmile se dostanou do provozu a na místa kde třeba s autoškolou ani nebyli jsou téměř v koncích a začnou panikařit.

Pokud řidič mladší 25 let použije alkohol, drogy, překročí rychlost, nebo spáchá další jiný trestný čin nebo přestupek měl by se povinně podrobit psychologickému vyšetření, který by prokázalo, zda je schopen řidič vůbec řídit vozidlo nebo zda ne.

12.1 ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ NA ZKOUŠKU

Řidičský průkaz je doklad, jímž se prokazuje řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel. Aby řidič získal toto řidičské oprávnění, je třeba, aby se zúčastnil předepsaného výcviku a ukončil jej úspěšným složením závěrečné zkoušky. K vydání řidičského průkazu je dále potřeba, aby v den závěrečné zkoušky dosáhl 18 let věku na skupinu M, pro ostatní stačí buď nižší věk nebo musejí být starší, to se odvíjí podle typu vozidla, strojů nebo motocyklu.

V poslední době se hodně mluvilo o tom, jaké udělat změny na silnicích, aby klesly počty dopravních nehod. V současné době jsou připraveny nějaké návrhy na změnu zákona k získávání a ke zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Nejvíce nehod na silnicích způsobují mladí řidiči do 25 let, proto bylo navrženo, aby mladí začínající řidiči dostali při prvním vydání řidičského průkazu, tzv. řidičák na zkoušku.¹²⁴

Pro vydání řidičského průkazu bylo zapotřebí absolvovat výuku a výcvik v autoškolě v plném rozsahu, kurz laické první pomoci, složení zkoušky z odborné způsobilosti dle vyhlášky 361/2002 a bylo třeba potvrdit zdravotní způsobilost od obvodního lékaře.

Nově by měla být zkušební doba na jeden rok, maximální počet dosažitelných bodů by měl být 8. Pokud by řidič dosáhl bodové hranice, tedy osmi bodů, které získal, pozbude řidičské oprávnění na jeden rok. Řidičský průkaz bude navrácen, až splní všechny stanovené podmínky. Zkušební režim je možné prodloužit maximálně dvakrát. Pokud se ale neosvědčí, tak je povinnost navštívit dopravně psychologické vyšetření, které může dát podklad k odnětí řidičského oprávnění.¹²⁵

Navrhovaný zákon například počítá s novou státní organizací, kde by mělo pracovat na profesionální bázi zhruba 300 zkušebních komisařů. Dnes je komisařů na pět set, nejsou ale pod přímým státním dohledem a často vykonávají i další funkce v rámci obcí s rozšířenou působností. Nemohou se tak plně věnovat své komisařské činnosti. Nově ustanovení speciální komisaři by se mohli stát jistou garancí kvality nových řidičů začátečníků.

„Zákon by měl díky vyšší kontrole eliminovat stávající vysokou míru korupčního jednání při zkouškách, za něž jsou trestně stíhány už desítky komisařů,“ Nový zákon také ztíží

¹²⁴Řidičský průkaz na zkoušku?. In: PŘÍLEPKOVÁ, Michaela. [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.adam.cz/clanek-2012110022-ridicky-prukaz-na-zkousku.html>>

samotnou cestu k řidičskému oprávnění. Adept bude muset v autoškole absolvovat teorii a první praxi v autě na cvičišti. Pokud to zvládne, bude skládat před komisařem první část zkoušky. Teprve po jejím úspěšném složení bude moci vyrazit s instruktorem do ostrého provozu. Následovat bude závěrečná zkouška z praktické jízdy. Ta se bude natáčet na kameru, místo se přitom vybere tak, aby intenzita provozu byla pro všechny zhruba stejná.¹²⁶

Tímto krokem by se tedy celý proces získávání řidičského průkazu mohl stát více transparentním. Řidičské průkazy na zkoušku by mohly výrazně přispět k větším vědomostem řidičů o základních pravidlech provozu na silnicích a přispět k bezpečnějšímu dopravnímu provozu. Budoucí řidiči by si mohli být za volantem více jisti. Otázkou však zůstává, zda by tento nový systém skutečně dokázal snížit počet nehod na pozemních komunikacích, neboť na jejich vznik má vliv celá řada jiných prvků než je nedostatečná znalost základů pravidel silničního provozu a ovládání automobilu, které se získává v autoškolách.

12.2 ŘÍZENÍ V DOPROVODU

Již v 17 letech se mohly udělat zkoušky z odborné způsobilosti, ale až v 18 letech se mohla autoškola dokončit závěrečnými jízdami. Poslanci by chtěli navrhnout, aby se v 17 letech dělali jak zkoušky z odborné způsobilosti, tak i několik zkušebních jízd. Do 18 let by však museli jezdit s doprovodem staršího a zkušeného řidiče. Pokud by nenasbírali mnoho pokut, tak by jim byl řidičský průkaz potvrzen.

Mladý řidič má tímto systémem možnost získat více zkušeností a může leccos „pochytit“ od zkušeného řidiče, který by jezdil povinně s ním.

Nejprve by se učili v autoškole s instruktorem rozjíždět, odbočovat a učit se značky. Pak by 9 měsíců sami sbírali zkušenosti a nakonec by absolvovali lekce jízdy v krizových situacích.¹²⁷

¹²⁵Nový zákon o autoškolství přinese revoluční změny. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Novy_zakon_o_autoskolstvi_prinese_revolucni_zmeny.htm022-ridicky-prukaz-na-zkoušku.html>.

¹²⁶Ministerstvo dopravy chce řidičský průkaz na zkoušku. In: ŠINDELÁŘ, Jan. [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/ministerstvo-dopravy-chce-ridicky-prukaz-na-zkoušku-926194>>.

¹²⁷Řídit auto by mohli už i nezletilí. Vláda přemýšlí o řidičáku od sedmnácti let. In: ŠVEC, Petr. [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <http://zpravy.idnes.cz/ridit-auto-by-mohli-uz-i-nezletili-vlada-premysli-o-ridicaku-od-sedmnacti-let-1se-/domaci.aspx?c=A100805_1427775_domaci_bar>.

Na nezletilého řidiče by ze sedadla spolujezdce vždy musel dohlížet zkušený šofér. Podle německého návrhu může každý nezletilý řidič nahlásit úřadům až pět osob, který bude dohlížet na nezletilého řidiče.¹²⁸

Tento systém funguje již ve většině evropských zemí. V Rakousku získávají řidičský průkaz již řidiči ve věku 17 let, ale musí najezdit pod dohled zkušenějšího a staršího řidiče minimálně 3000 hodin. Ve Finsku stačí najezdit s doprovodem jen 1000 hodin. Ve Velké Británii a Švédsku se doba doprovodu řidičů s řidičským oprávněním na zkoušku nepočítá na počet ujetých kilometrů, ale na počet hodin strávených za volantem.

Mladí řidiči nejčastěji havarují při rychlé a nebezpečné jízdě, protože nemají pud sebezáchovy a pomalá jízda jim přijde neuvěřitelně nudná. Dalším důvodem proč jsou nejčastějšími účastníky dopravních nehod je touha po volnosti a užívání si pocitu moci nad vozidlem. Proto by měli starší a zkušenější řidiči na tohle dohlédnout a pomoci jim jejich pocity ovládnout.

Je tedy velice pravděpodobné, že v nejbližších letech budou na silnicích i nezletilý řidiči. Tito řidiči budou muset, ale jezdit pod dozorem starších a zkušených řidičů, od kterých tak můžou získat nějaké zkušenosti a hlavně se pořádně naučí zvládat situaci na silnicích, než na ně sami vyjedou. Připravily by se tam na mnoho nečekaných situací, které by je v budoucnu nemuseli již tolik překvapit. Zlepšila by se též jejich reakce na tyto nečekané podněty. A poté, co by na silnici vyjeli sami, by byli mnohem jistější ve svém jednání v běžném provozu. Tuto zkušenost už mají ve více státech Evropy, kde s tímto systémem nemají žádný problém. Pokud by tato situace nastala i u nás, tak by museli jezdit jak s doprovodem, což by se asi většině mladým nelíbilo a hlavně počet bodů na odebrání řidičského průkazu by klesl na z 12 na 8, jako tomu mají ostatní řidiči, kteří už dosáhli věku staršímu 18 let. Systém by měl tedy své stinné stránky, zejména pro mladé řidiče a nepůsobil by na ně příliš motivačně. Pokud by nedokázal poskytnout výhody i z jejich pohledu, mohlo by se zavedení tohoto systému značně zpomalit a zkomplikovat.

¹²⁸ ŠVEC, Petr. *Řídit auto by mohli už i nezletilí. Vláda přemýšlí o řidičáku od sedmnácti let* Zdroj: http://zpravy.idnes.cz/ridit-auto-by-mohli-uz-i-nezletili-vlada-premysli-o-ridicaku-od-sedmnacti-let-1se-domaci.aspx?c=A100805_1427775_domaci_bar [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <http://zpravy.idnes.cz/ridit-auto-by-mohli-uz-i-nezletili-vlada-premysli-o-ridicaku-od-sedmnacti-let-1se-domaci.aspx?c=A100805_1427775_domaci_bar>.

13 NÁVRHY NA OPATŘENÍ PRO ŘÍZENÍ POD VLIVEM DROG A ALKOHOLU

Na silnicích je spousta lidí, kteří před jízdou užili alkohol nebo drogy. Jsou samozřejmě i jedinci, kteří užili jak alkohol, tak i drogy. Pokud řidič užije alkohol a naměří mu při policejní kontrole a potvrdí to v lékařském zařízení, že má v krvi méně jak jedno promile, jedná se pouze o přestupek. A to je právě chyba.

Tito lidé většinou dostanou malou pokutu a výstraha je tak pro ně nízká, někteří částku ani neuhradí a tomuto trestu se vysmějí a ve většině případů použijí alkohol před jízdou znovu.

Pokud člověk užije alkohol poprvé a má méně jak jednu promile v krvi není ještě třeba dávat přísné tresty. Pokud ale už má řidič trest z minula za řízení pod vlivem alkoholu a nebo drog je třeba jednat rázněji.

Mezi přísnější tresty by se mohlo určitě zařadit zrušení přestupku, pokud by řidič byl vlivem alkoholu a drog již po druhý a stalo by se to ihned trestným činem. Trestný čin už může být pro někoho dost velká výstraha, aby si to pro příště rozmyslel.

Dalším příkladem může být odebrání řidičského oprávnění, a to na dobu určitou. Doba navrácení řidičského oprávnění by se však odvíjela opět podle promile alkoholu a množství spotřebovaných drog. Pokud by řidič měl vyšší spotřebu alkoholu nebo drog vrátilo by se mu řidičské oprávnění po delší době a bylo by nutné proto opakovat zkoušku v autošcole na vlastní náklady. Bohužel by ale někteří nenapravitelní jedinci tento problém i tak neřešili a jezdili i bez řidičského oprávnění. Těmto lidem už by nezbývalo nic jiného než zabavit vozidlo.

Nejkrutějším způsobem je tedy zabavení automobilu. Pokud by řidič měl v sobě opět větší množství použitého alkoholu či drog je potřeba takovému člověku zabavit automobil i kdyby nebyl zrovna on vlastníkem. Pokud bude on vlastníkem, určitě se uvědomí chybu, ale ne kvůli tomu že požil alkohol, ale kvůli tomu, že mu zabavili vozidlo. Většina lidí si proto určitě rozmyslí vyjet na silnici po použití drog nebo alkoholu. Pokud by však automobil nepatřil řidiči, ale někomu blízkému byl by to spíše problém v tom dokázat mu, zda půjčil automobil nevědomky někomu kdo není střízlivý nebo automobil půjčil vědomě. Pokud by automobil půjčil vědomě, měl by i on nést následky.

Někteří řidiči mají štěstí, a i když užili některou drogu či alkohol dojedou na místo určení bez nehody. Ale jsou i tací, kteří takový štěstí neměli buď oni samotní. Ke zranění může dojít jak u spolujezdců, tak i u řidičů, chodců a cyklistů, kteří se k nehodě připletli i když to nebyla jejich chyba. U řidičů, kteří způsobí takovou to nehodu, bych doporučila zdravotním pojišťovnám ať vymáhají cenu za léčbu řidiče, spolujezdců a i ostatních řidičů či chodců co za nehodu v daném případě nemohli.

14 NÁVRHY NA OPATŘENÍ PRO ŘÍZENÍ PODLE TYPU KOMUNIKACE

Každá typ dopravní cesty se liší. Musíme rozlišovat, jak vypadá dálnice, silnice I. II. III. třídy a silnice účelové.

Na dálnici je například téměř nepravděpodobné, že člověk srazí chodce, nebo cyklistu. Jelikož zákon chodcům a cyklistům zakazuje vstup či vjezd na dálnici. Je zde ale nebezpečí, že řidič nezvládne včas zabrzdít za vozidlem, které jede předním. Pokud řidič jede ale ještě větší rychlostí než je předepsáno v zákoně může být z toho ještě větší problém. Čím větší je rychlost tím větší je brzdná dráha, která se dále mění i dle počasí.

Na dálnici a na silnici první třídy kam zahrnujeme i tzv. rychlostní silnice by bylo zapotřebí i přes vysoké náklady namontovat kamerové zařízení nebo posílit dopravní hlídky.

Každý kamerový systém by měl být vybavený tak, aby rozpoznal jakou rychlostí se auto po komunikaci pohybuje. Každý řidič totiž neuzná, že jel vysokou rychlostí a tím pádem dochází pak ke sporům. Aby se danému řidiči dalo dokázat, že se jedná právě o něho bylo by zapotřebí pořízení kvalitního obrazu, který by zaznamenal fotografii osoby, co řídí a SPZ. Následně by policisté mohli začít pátrat po řidiči, co řídil a to dle pořízené fotografie. Pokud by osobu nedohledali, bylo by trestní řízení zahájenou proti majitelovi vozidla. Ten by buď vypověděl komu dané auto půjčil nebo by bylo řízení vedeno pro jemu samotnému.

Pokud by řidič překročil rychlost o méně než 20 km/hod byla by možnost řešit problém jako přestupek, kde by mu byla vyčíslena výše pokuty. Pokud by byla rychlost vyšší, jak 20 km v hodině případ by byl posuzován jak trestný čin s přísnějšími postihy.

Ve městech a větších vesnicích sice nemůžeme jezdit dle zákona vyšší rychlostí jak 50 km/h, pokud tomu není uvedeno jinak, ale je tam problém s přechody. Každý chodec si myslí, že má na přechodu přednost, ale není tomu tak. Není možnost, aby řidič, který je dva metry od přechodu a jede rychlostí 50 km v hodině, stačil zabrzdít těsně před tím, než mu tam vstoupí chodec. Na frekventovanějších přechodech by měli být signalizační zařízení s kamerovým systémem, který zajistí bezpečný přechod pro chodce, ale i zároveň bezpečí pro řidiče, kteří mají zelenou, ale chodci to nerespektují a do silnice vstoupí.

ZÁVĚR

Bezpečnost při provozu na pozemních komunikacích – silniční dopravní cesta, je při širším vnímání, a to i při jistém laickém sociologickém náhledu, indikátorem kultury společnosti. Na jedné straně stojí samozřejmě hlediska technická, tedy stav vozovek, jejich zabezpečení, vůle veřejných investorů do zlepšování technického stavu a zabezpečení, zároveň technický stav vozidel a systémy aktivní bezpečnosti. Zároveň ovšem – a to souvisí s již naznačenou kulturní úrovní – jde o vnitřní rozpoložení řidiče, který vozidlo ovládá. Zde také hraje roli, jak psychologická individualita vnímá a zároveň vnímá bezpečnost svou, bezpečnost ostatních, jak je schopen vnímat nástroje bezpečnostních aktivních prvků vnějších i vnitřních.

Ve své práci se věnuji šířeji naznačeným faktorům. Jde tedy nejen o psychickou stránku řidičovy osobnosti, velkou roli při bezpečnosti hrají také o jeho psychomotorické vlastnosti, způsob vnímání, schopnost koncentrace a zcela logicky i aktuální stav řidiče.

Významným fenoménem je také agresivita řidiče, kdy zdrojů agresivity může být několik, zároveň ovšem její projevy mají jeden společný prvek, kterým je právě obecné ohrožování bezpečnosti v silniční dopravě. Nelze také pominout významný faktor, kterým je působení chemických látek s omamným či podobným účinkem.

Společnost jako taková si uvědomuje nebezpečnost negativních vlivů projevů absence bezpečnosti. Reakce na to je jednak represivní, ale zároveň spatřujeme snahu o prevenci. Prevence prostřednictvím kampaní je samozřejmě žádoucí, určitou komplikací je spíše neměřitelnost dopadů, protože, jak už jsem naznačila, faktorů vstupujících do bezpečnosti je mnoho a některé nelze prostřednictvím nárazových akcí vyřešit.

Jistou odpovědí je i několik průzkumů, které jsem provedla a věnuji se jim v samostatné kapitole. Tyto průzkumy spíše potvrzují obecné představy o bezpečnosti na silnicích a chování a zkušenost řidičů, nejde v tomto ohledu o zásadní průlom, spíše vnímám potvrzení obecně tradovaných hypotéz. Tyto hypotézy potvrzuje i statistika, která je zařazena jako další část mé práce.

Je zřejmé, že otázka bezpečnosti má širší přesah a nelze ji zužovat na otázku dodržování pravidel či technických bezpečnostních prvků. Pravidla pro chování na silnicích jsou stanovena, jsou podrobná a působí preventivně i restriktivně. Jako hlavní problém, který

s tím souvisí, je právě myšlenka, kterou jsem zdůraznila na začátku tohoto resume. Jde vždy zásadně o míru tolerance společnosti k negativním jevům a respekt společnosti vůči stanoveným pravidlům a tlak společnosti právě na respektování pravidel obecně a respektování i etických zásad. V tom může být obraz situace na silnicích možná i zjednodušeným odrazem stavu naší společnosti.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- 1 E. BAKALÁŘ. *Čas běží i za volantem*. 83 s. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1977. 204 s. ISBN PK-0083.451 2-0780.244.
- 2 BENEŠOVSKÁ, Jana. *Agresivita za volantem* [online]. 2009 [cit. 2014-04-08]. Dostupné z: <http://www.maminka.cz/clanek/chovani-a-vztahy/agresivita-za-volantem>
- 3 HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 133 s. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
- 4 ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, str. 19.
- 5 RAKOVAN, Filip. *Povinné prohlídky řidičů? Nově od 65 let!* [online]. 2013 [cit. 2014-04-08]. Dostupné z: <http://www.autoweb.cz/povinne-prohlidky-ridicu-nove-od-65-let/>
- 6 VANÍČEK, Pavel. *Rostlinné omamné drogy*. 1. vyd. Benešov: Start, 2000. ISBN 80-862-3109-7.
- 7 ENGELANDER, Marnie. *Efektivní regulace užívání marihuany: jak pracovat s lidmi, aby omezili nebo přestali užívat konopí*. 1. vyd. v jazyce českém. Překlad Jiří Bareš. Praha: Úřad vlády České republiky, 2011, 92 s. Metodika, no 8. ISBN 978-807-4400-414.
- 8 CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- 9 BUDSKÝ, Roman. *Výsledky osvětové kampaně: „Bezpečnost za volantem - péče o zrak“* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: policie.cz/soubor/vysledky-osvetove-kampane-bezpecnost-za-volantem...
- 10 Besip. [online]. [cit. 8. 6. 2014]. Dostupné na WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/98-zebra-se-za-tebe-nerozhledne>.
- 11 Drogy v silniční dopravě. [online]. [cit. 8. 6. 2014] Dostupné na WWW: http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2009/drogy_v_doprave.htm.
- 12 Alkohol za volantem. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>.
- 13 *Projekt proti alkoholu za volantem – DOMLUVME SE! zavítá na Veveří* [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/30-projekt-proti-alkoholu-za-volantem-domluvme-se-zavita-na-veveri>.
- 14 *Vnímání a předvídavý způsob jízdy* [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>.
- 15 Vizualní vnímání řidiče z hlediska psychologie. [online]. [cit. 2013-02-27]. Dostupné na WWW: <http://zdravi.e15.cz/clanek/sestra/vizualni-vnimani-ridice-z-hlediska-psychologie-456627>.

- 16 RAKOVAN, Filip. *Povinné prohlídky řidičů? Nově od 65 let!* [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.autoweb.cz/povinne-prohlidky-ridicu-nove-od-65-let/>>.
- 17 *Schopnost* [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Schopnost>>.
- 18 *Co je psychomotorika* [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://digiprofi.cz/co-je-psychomotorika>>.
- 19 *Celoživotní vzdělávání řidičů* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>>.
- 20 *Řidičský trenážer osobního automobilu AT 208 - provedení Škoda Fabia* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.jkzsim.cz/cz/ridickske-trenazery/>>.
- 21 *Reakční doba řidiče* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.nehoda.eu/?p=167>>.
- 22 *STOP: periferní vidění* [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/porady/1096067152-stop/208572230400045/>>.
- 23 *MANUÁL DOPORUČENÝCH PSYCHODIAGNOSTICKÝCH METOD pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel* [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf>.
- 24 DUŠEK, Martin. *Řidiči a drogy*. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.novinyvm.cz/2169-ridici-a-drogy.html>>.
- 25 KOČOVSKÝ, Marek. *Za volant usedá na Rakovnicku více zdrogovaných řidičů* [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <http://stredocesky-kraj.5plus2.cz/rakovnicko-drogy-ridici-policie-da2-/rakovnik.aspx?c=A140310_142955_ppd-rakovnik_p2cov>.
- 26 PIŇOS. *Návykové látky za volantem*. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.pinos.cz/text06.html>>.
- 27 SD. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://drogy.ful.cz/drogy/lsd/>>.
- 28 Extáze. [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://navykove-latky.cz/tanecni-drogy/extaze/>>.
- 29 Kokain. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Kokain>>.
- 30 O drogách obecně. In: MINAŘÍK, Jakub. [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.drogovaporadna.cz/o-drogach-obecne.html>>.

- 31 Legální drogy - léky. In: [online]. 2012 [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <http://konoptikum.cz/articles/2012/01/legalnidrogy_leky_k26_s12.phpach-obecne.html>.
- 32 Policie české republiky. [online]. [cit. 8. 6. 2014]. Dostupné na WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>>.
- 33 BUDSKÝ, Roman. *Výsledky osvětové kampaně: „Bezpečnost za volantem - péče o zrak“* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <policie.cz/soubor/vysledky-osvetove-kampane-bezpecnost-za-volantem...>
- 34 Řidičský průkaz na zkoušku?. In: PŘÍLEPKOVÁ, Michaela. [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://www.adam.cz/clanek-2012110022-ridicky-prukaz-na-zkousku.html>>
- 35 Nový zákon o autoškolství přinese revoluční změny. In: [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Novy_zakon_o_autoskolstvi_prinese_revolu_cni_zmeny.htm022-ridicky-prukaz-na-zkousku.html>.
- 36 Ministerstvo dopravy chce řidičský průkaz na zkoušku. In: ŠINDELÁŘ, Jan. [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/ministerstvo-dopravy-chce-ridicky-prukaz-na-zkousku-926194>>.
- 37 Řídit auto by mohli už i nezletilí. Vláda přemýšlí o řidičáku od sedmnácti let. In: ŠVEC, Petr. [online]. [cit. 2014-04-01]. Dostupné na WWW: <http://zpravy.idnes.cz/ridit-auto-by-mohli-uz-i-nezletili-vlada-premysli-o-ridicaku-od-sedmnacti-let-1se-/domaci.aspx?c=A100805_1427775_domaci_bar>.
- 38 ŠVEC, Petr. *Řídit auto by mohli už i nezletilí. Vláda přemýšlí o řidičáku od sedmnácti let* Zdroj: http://zpravy.idnes.cz/ridit-auto-by-mohli-uz-i-nezletili-vlada-premysli-o-ridicaku-od-sedmnacti-let-1se-/domaci.aspx?c=A100805_1427775_domaci_bar [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné na WWW: <http://zpravy.idnes.cz/ridit-auto-by-mohli-uz-i-nezletili-vlada-premysli-o-ridicaku-od-sedmnacti-let-1se-/domaci.aspx?c=A100805_1427775_domaci_bar>.
- 39 *Historie BESIPu* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>>.
- 40 *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>>.
- 41 *Nemysliš-zaplatis* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.nemylis-zaplatis.cz/>>
- 42 Wikipedia. [online]. [cit. 8. 6. 2014]. Dostupné na WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD_komunikace>.

43 *Vnímání a předvídavý způsob jízdy* [online]. [cit. 2014-05-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>>.

44 *Orientační dechová zkouška a lékařské vyšetření Více zde:* <http://www.spravnipravo.eu/news/orientacni-dechova-zkouska-a-lekarske-vysetreni/> [online]. 2013 [cit. 2014-06-09]. Dostupné z: <http://www.spravnipravo.eu/news/orientacni-dechova-zkouska-a-lekarske-vysetreni/>